C 1/11

INFORMES METEOROLÓGICOS

Pto. ARGENTINO

DARWIN

INT. METEOROLOGICOS

20 de abril: la zona MLV permaneció bajo efecto de una cuña anticiclónica débil que producía cielos parcialmente nublados a despejados en el Mar Argentino y costa patagónica norte.Sobre la Tierra del Fuego se registraban cielos cubiertos y precipitaciones aisladas.

21 de abril: Un frente frío avanza desde la primera hora hacia el este produciendo nevadas sobre USU y cielos cubiertos en toda la zona de operaciones. Un centro de alta presión post frontal da lugar a una rápida mejoría aunque su posterior asentamiento sobre la patagonia central da lugar a partir del mediodía,al avance de un frente caliente desde el NW, asociado a una depresión ubicada al oeste de INC,que produce precipitaciones costeras desde SJU hasta GAL. La zona MLV permaneció con cielos cubiertos con nubes bajas y vientos del orden de los 40 nudos. La zona frontal mencionada en primer término dejaba la zona de operaciones hacia las primeras horas de la tarde dejando sobre el Mar Argentino una circulación ciclónica con chaparrones aislados. Hacia las 18 horas mejoran las condiciones an la costa patagónica.

22 de abril: Una cuña anticiclónica sobre la zona de operaciones daba condiciones de buen tiempo.Un sistema frontal poco activo hace su aparición sobre la patagonia sur hacia las 09HoA con una vaguada meridional asociada, produce la formación de nubosidad baja y media sobre MLV y mar adyacente ,no alterando las condiciones de visibilidad.

23 de abril: La advección de aire seco del W reforzada por una intensa circulación anticiclónica,produce sobre la costa patagónica y MLV condiciones de buen tiempo.Un sistema frontal casi estacionario de eje latitudinal se hace presente sobre GAL hacia las 0900HoA permanece oscilante sin afectar la operabilidad de la región.hacia la noche comienza a retirarse hacia el sur en forma de frente caliente asociado a una onda frontal que penetra gradualmente desde el sur de Chile.

24 de abril: El pasaje de un eje de vaguada produce sobre MLV el deterioro de las condiciones met.hacia las 03HoA las que permanecen todo el día por el efecto del pasaje del sistema frontal que afectara desde primera hora la zona patagonico fueguina,con vientos de hasta 50nudos y precipitaciones aisladas en toda la costa.Sobre el mar se observa actividad convectiva moderada,con algunos Cb dispersos y chaparrones.sobre las 21Hoa comienza un mejoramiento gradual.

25 de abril: Se observa una mejoría significativa en las condiciones de MLV y la costa.La depresión asociada ql sistema frontal se desplaza hacia el sudeste y al profundizarse da lugar a vientos fuertes sobre MLV y advecciónde nubosidad baja con precipitaciones desde las 06 hasta las 15HoA hora en comienza a ejercer su influencia un centro de alta presión ubicado sobre el golfo San Jorge que da lugar a condiciones de buen tiempo en toda la zona de opereciones,

26 de abril: La intensificación del centro de alta presion,asociado a valores de más de 1035Mb,produce condiciones de buen tiempo en toda la región.

27 de abril: El centro anticiclónico permanece sobre el mar argentino y su advección de aire marítimo sobre la costa patagónica norte da lugar a precipitaciones débiles.el resto de la zona permanece bajo condiciones visuales.hacia el fin del día puede observarse una depresión que penetra la porción sur de la patagonia ,emigrando hacia el SE por efecto del bloqueo que ejerce el anticiclón.

28 de abril: Durante las primeras horas del día pueden observarse bancoa de nieblas sobre GRA y la proximidad de un frente frío que penetra rapidamente desde el NW dando lugar a cielos cubiertos en la costa patagónica.La parte delantera de la vaguada afecta la zona MLV con cielos cubiertos,llovizna y vientos fuertes;condiciones que persisten a lo largo del día.El frente pasa sobre SCZ hacia las 21HoA con lluvias en SJU,CRV,SCZ,GAL ,en forma aislada.

29 de abril: La zona MLV permaneció bajo condiciones VMC con algunas restricciones periódicas por bancos de nieblas y techos bajos,por efecto de circulación en una zona post-frontal de desplazamiento lento.
la costa patagonica y fueguina se vio afectada a última hora por una celda anticiclónica que producía advección marítima sobre la costa,con cielos cubiertos y precipitaciones .

30 de abril: La celda anticiclónica mencionada se estaciona con centro entre MLV y la costa.Las islas permanecen bajo condiciones de buen tiempo,la costa sur de la patagonia sufre advección marítima en forma de nubosidad baja,nieblas y precipitaciones durante todo el día.

G.N.M. ESTACION PUERTO ARGENTINO

21 de abril	0300	210/40Kt	10Km	8St	1006.5	2/x
	1200	220/25Kt	10Km	8Sc400/600	1001.0	-2/x
22 de abril	0000	300/20Kt	10Km	7Sc600/1000	1012.5	4/2
	0300	300/20Kt	10Km	7Sc600/1000	1011.2	4/1
	0900	300/35Kt	10Km	3St100/200 2AcAs	1006.3	7/0
	1200	330/25Kt	10Km	5AcAs xCi	1006.0	10/0
	1800	280/25Kt	10Km	5Ci	1003.0	11/0
23 de abril	0000	290/20Kt	cavok		1005.5	10/x
	0300	220/15Kt	cavok		1008.5	8/x
	1500	020/15Kt	cavok		1010.6	14/x
24 de abril	0300	330/30Kt	6Km	bruma/llovizna 8St600	1003.0	2/x
25 de abril	0000	300/25Kt	cavok	1Ci	992.5	9/0
	0600	210/45Kt	RAF 55	4Km RA 8St600	993.6	6/0
	0900	190/65Kt		4Km RA 8Ns	1000.0	6/x
	1200	210/50Kt		5Km RA 8St100/200	1007.2	6/x
	1500	230/30Kt		xKm 7St400/600	1019.0	4/5
	2100	230/40Kt		xKm neblina 8CuSc600/1000	1021.5	4/x
26 de abril	0600	270/10Kt	cavok		1025.6	
	0900	310/15Kt	cavok		1030.5	8/x
	1200	270/20Kt	cavok		1030.5	13/x
	1500	xxx/xxxx	cavok		1030.5	18/x
	1800	290/10Kt	cavok		1030.6	15/x
27de abril	0900	330/15Kt	cavok		1030.3	3/x
	1500	330/5Kt	cavok		1027.2	12/x
28 de abril	0300	330/50Kt	10Km	8St100/200 Ns	1019.0	3/x
	0600	340/45Kt	10Km	8St100/200	1016.0	3/x
	0900	340/40Kt	4Km	llovizna 8Sc100	1014.5	x/x
	1500	330/35Kt	10Km	8St50/100 AcAs	1007.6	1/x
29 de abril	0000	330/20Kt	1Km	neblinas 8St 50/100	1004.2	x/x
	0600	290/10Kt	400Mts	nieblas 3AcAs	1004.5	8/x
	0900	210/10Kt	10Km	4AcAs	1006.6	9/8
	1200	210/20	10Km	6AcAs	1006.9	9/8
	1500	220/20Kt	10Km	8StSc100	1007.0	2/x
	1800	270/30Kt	1Km	nieblas 8St50/100	1010.0	7/6
	2100	150/25Kt	10Km	5St50/100	1009.6	6/4
30 de abril	1200	150/10Kt	10Km	8CuSc500/1000	1020.4	7/x

NOTA: Donde se consigna visibilidad 10Km corresponde a todas las medidas de visibilidad que no se plotean en el mapa (en general toda visibilidad superior a 10Km)

PARTE METEOROLOGICO

PUERTO ARGENTINO

MAYO

DIA	H o A HORA	VV	Techo	Temp.	Viento .	FENOMENO
* 6	4	8 Km	Desp.?	5/4	34010	
	9	9	?	6/4	34020	
	22	3 Km	= 8/200m	5/4	36010	NIEBLA
	23	3 Km	= 8 sc	4/4	34010.	NIEBLA

PARTE METEOROLOGICO

PUERTO ARGENTINO

MAYO

DIA	HORA	VV	Techo	Temp	Viento	FENOMENO
7	7	5km	8/sc	5/4	33005.	

PARTE METEOROLOGICO

PUERTO ARGENTINO

MAYO

DIA	HoA HORA	VV	TECHO	TEMP.	VIENTO	FENOMENO
10	7	100 m	≡ INV.	8/8	34005	NIEBLA
	11	5 Km	≡ 7/FS/300	8/8	34005	NIEBLA

PARTE METEOROLOGICO

DARWIN

MAYO

DIA	H.A HORA	VV	Techo	Temp	Viento	FENOMENO
12	11	5Km	= 6/CU/SC	9/6.	24030	NUBLINA
	13	2 Km	= 8/CU/SC/300	7/6	34020	NIEBLA

PUERTO ARGENTINO

11	01	5Km	8/ST/200	8/7	05020	← llovizna
	02	5Km	8/ST/200	8/7	05020	
	07	1,5Km	= 8/ST/200	8/6	02010	NIEBLA
	16	5Km	7/1 NS/ST/200	7/6	30025	LLUVIA FUERTE.
	17	5Km	5/3 NS/ST/250	7/6	30030	Llovizna
	19	3Km	8/ST/200 NS	6/6	29030	"
	23	5Km	8/ST/200 NS	6/5	29030	Lluvia.
12	4	3Km	8/ST/200	7/5	29030	
	5	5Km	8/ST/200 NS	6/5	29025	
	10	8Km	= 8 ST 300 AC/AS	7/6	34030	BRUMA
	11	6Km	8/NS/	8/6	34020	
	19	5Km	2/NS/3000	6/5	340/15	

PARTE METEOROLOGICO

DARWIN

MAYO

DIA	HoA HORA	VV	TECHO	TEMP.	VIENTO	FENOMENO
13	08	10 km	DESP.	4/4	CALMA	
	10	10	↙	8/8	36010	
	11	10	↙	8/8	33010	
	13	500 m	≡ 4/CU SC/600 4 AS	10/9	29010	NIEBLA
14	08	3K	3/ST/050/100 5 AS	5/5	18015	LLOVIZNA
	11	2K	3 ST 050/100 5 AS	5/3	18015	LLUVIA.
	13	10K	AS/ST ?	5/3	23010	
	16	3	8/ST 50/100	5/5	21020	LLOVIZNA.

PUERTO ARGENTINO

13	7	10 km	Desp.	8/8	270/15.	
	8	10	11	7/6	33010	
	10	10	~~Desp~~	7/7	33005.	
	10	10	Desp.	8/8	34005.	
	11	2 km	= 2/cu/600 ST 6 CI	8/8	CALMO	NEBLINA
	03	2 km	≡ 8/ST/30m	7/7	CALMO	NIEBLA
14	01	800m	= 8/SC/200/300	6/6	23010	
	02	3 km	= 8/SC/200/300	6/6	23010	
	04	3 km	= 7/SC/200/300 1 AS	5/5	23010.	NEBLINA
	05	3 km	= 8/SC/600/1000	6/6.	24015	
	07	5K	= 8/SC/600	———	24015	
	08	2K	8/ST/600	4/4	23025	LLUVIA
	10	4K	6 SC 200/300 2 AS	5/5	23030.	LLOVIZNA
	11	3K	8 SC 200/300	5/3	240/30	↙
	13	10K	1 SC 600	5/4	20030	
	16	7K	= 6 SC/100/300 6 AS	4/4	27030	NEBLINA
	21	—	8 AS	5/5	29040	
	22	—	Desp	5/4	29040.	
	23	—	INVIS.	4/4	29030	

PARTE METEOROLOGICO

DARWIN

MAYO

DIA	HoA HORA	VV	TECHO	TEMP.	VIENTO	FENOMENO
15	07	6K	8ST 600	4/4	16010	
	10	—	7ST 1000	5/5	20010	
16	10	10K	ST /100 NS.	4/—	CALMO	LLUVIA
	17	5Km	7/CU/SC AC/AS	———	———	

PUERTO ARGENTINO

15	01	—	8/SC/800	4/0	29040	
	02	—	8/SC/300	5/4	30030	
	05	—	8/SC/600	5/4	29030	
	07	5 Km	8/SC/600	4/4	33030	
	10	2Km	7/ST/500	4/4	24035	
	19	—	8 ST/700	3/2	24010	
	20	—	8ST 700	3/2	24005	
	22	—	7ST 600	3/2	27005	
	23	—	7ST 500	2/1	27005	
16	05	5Km	7/ST GS/600	1/0	34005	
	10	5Km	4 ST 600 AC/AS/CI	10/8	34005	
	17	5Km	8 SC AC/AS	7/—	CALMO	

PARTE METEOROLOGICO

DARWIN

MAYO

DIA	HORA	VV	TECHO	TEMP.	VIENTO	FENOMENO
18	13	1K	8 ST 100 SNS	8/8	34010	LLOVIZNA.
	16	5K	8/ST 200 /SC 300	8/7	36015.	

PUERTO ARGENTINO

17	01	5Km	3/CI/	3/1	26010	
	02	5Km	4/CI	3/1	26010.	
	05	3Km	3/AS	2/0	25010.	
	07	5Km	4/AS	3/0	22005.	
	11	3Km	*4/SC/AC/	5/3	CALMO	NEBLINA
	14	5K	4/SC/AC/	7/3	CALMO.	
	17	5K	8/CU SC/300 / AS	5/3	34002.	
18	00	5Km	3/SC 600 AS	3/2	01015.	
	01	5Km	3 SC 600 AS	4/4	01020	
	02	5K	5 SC 600 CI	5/4	02015	
	05	5K	8 SC 600 CI	5/4	01015.	
	08	2K	8 SC 300 SC NS	6/5	36020	LLOVIZNA.
	10	5K	8 F/S 600	8/7	34015	
	11	5Km	8 ST 300	6/6	01020	LLOVIZNA.
	13	3Km	8 ST 300	7/7	01010	
	16	5Km	8 ST 400	7/7	03015	NIEBLA
	20	2Km	8 ST 300	8/6	16015.	

PARTE METEOROLOGICO

PUERTO ARGENTINO

MAYO

DIA	HORA	VV	TECHO	TEMP.	VIENTO	FENOMENO
19	05	5 Km	8 ST 300	7/6	34025	
	08	2 Km	8 ST 300	6/4	34010	
	10	5 Km	8 ST 300	7/5	34005.	
	17	1,2 Km	3 AS 8 ST 300	7/7	04005	
	23	100 m	8 ST 200	7/7	36015	LLUVIA.
20	01	20 Km	8 ST 300	8/7	01030	
	02	—	8 ST 300	7/7	07025	
	04	—	8 ST 300	8/7	02040	
	07	—	8 ST 200	8/7	27035	
	14	—	8 ST 300	8/8	36005	LLOV. 2 MM
	22	1,5 Km	8 ST 300	6/6	33005	
	23	—	8 ST 400	5/5.	29005	
20	00	5 Km	8 ST 400	5/5.	33005.	

PARTE METEOROLOGICO

DARWIN

MAYO

DIA	HoA HORA	VV	TECHO	TEMP.	VIENTO	FENOMENO
22	14	—	7 AC/AS ST 200	8/7 .	34015 .	

PUERTO ARGENTINO

21	07	—	DESP. . . .	2/0	33015	
	08	30 Km	✓	2/1	32005.	
	10	15 K	2 AS CP /600	4/2 .	29005.	NEBLINA
	11	—	4 AS/CP 600	6/3 .	29005	
	13	—	7 AC/CP 600	—	29010	
	14	—	4 AS CP 600	—	29010	
22	05	—	8 NS 800	1/0	27010	
	14	—	7 AC/AS ST 600/200	7/4 .	34010 .	
	19	—	5 ST 150	3/3	29020.	

PARTE METEOROLOGICO

DARWIN

MAYO

DIA	HORA	VV	TECHO	TEMP	VIENTO	FENOMENO
23	14	—	4 ST 600	8/6	27020	
24	11	—	4 Ac As	8/8.	32010	
	13	20Km	3 As/Ac	9/8	34010	
	14		2 Ac/As	10/09	34010	

PUERTO ARGENTINO

23	02	10Km	5 ST 300	7/5.	34010	
	04		4 ST 300	5/4	23010.	
	05	—	3 ST 300	5/4	23010	
	07	—	2 ST 300	5/4	27010	
	08	—	2 ST —	5/4	27010	
	14	—	6 ST 600	7/4	27020	
	19	—	4 As/Sc 200	6/4.	32020	
	21	—	6 As 800 3 Sc	6/5 -	32010	
	23	—	8 Sc 800	7/6.	34020	
24	01	2 Km	8 Sc 300	6/6.	27025.	Llovizna.
	02	1 Km	8 Sc. 300	6/6.	34025.	Llovizna.
	04	15 Km	8 Sc 600	7/5.	32025	
	05	5 Km	8 Sc 500	7/5	34020	NEBLINA
	07	10 Km	5 Sc 600	8/8.	29010	NEBLINA
	08	—	3 Sc 600	7/7.	28010	NEBLINA
	10	25 Km	2 Ac 2 Sc 300	7/6.	29005	
	11	—	4 Sc 100	8/6.	29005.	
	13	25 Km	4 Ac/As Sc 1500 m	9/3.	29010	
	14	—	4 Ac/As —	9/6	32015.	
	17	20Km	7 As —	8/5.	28010	
	23	—	2 As —	6/4.	32010.	

PARTE METEOROLOGICO

DARWIN

MAYO

DIA	HoA HORA	VV	TECHO	TEMP.	VIENTO	FENOMENO
25	10	8Km	8 Sc 600	6/4	25010	
26	13	—	7 AC/SC 1000	9/8	34010	
	14	—	7SC 1000	9/8	32010	
	17	—	2AC	8/6	29005	
	00	10Km	DESD	6/5	08LMO	

PUERTO ARGENTINO

25	01	—	3 AS —	6/3	29010	
	02	—	4 AS	6/3	32005	
	04	—	6 AS	6/4	29010	
	08	—	8 AS/SC/800	7/4	25020	
	10	5Km	6 AS	5/5	23020	NEBLINA
	14	—	3 ST 300	7/6	23015	
	21	—	2SC 700	4/2	25010	
26	02	—	4 SC 300	0/0	29015	
	07	—			29020	
	08	—	5 AC 600 / 3 SC	6/5	29020	
	11	—		7/7	29015	
	13	—	8 AS SC 600	8/6	32015	
	14	—	7 ST 200	8/6	27010	
	17	—	4 SC 300	8/7	32010	
	19	—	1 AC/AS	6/5	32005	
	22	—	4 AC 3000	5/4	27010	
	00	10Km	DESP.	5/3	29010	

PARTE METEOROLOGICO

DARWIN

MAYO

DIA	HORA	VV	TECHO	TEMP.	VIENTO	FENOMENO
27	01	—	DESP	6/5	29002	
	02	—	↙	6/5	32005	
	08	—	7 AS	8/7	34020	
	11	—	= 8 Cu Ac As) 600 ST	8/8	32005	NEBLINA
	16	8 Km	8 Ac/As	8/8	34010	
28	08	—	—	9/8	32020	LLOVIZNA.

PUERTO ARGENTINO

27	01	—	DESP.	5/3	34010	
	02		↙	4/3	32015.	
	05	500 m	↙	4/4	32010	NEBLINA
	08	4 Km	= 6 Sc 300	4/3	32005	
	10	—	6 Cu/Ac)/600 Sc	6/5	24020	
	11	—	8 Ac As 1000 Sc	8/7	32025	
	13	—	= 8 Ac/As 300 cf Sc	9/8	29020	
	14	—	= 8 As/Sc 300	9/8	34025	NEBLINA
	16	—	= 8 Ac/St 200	10/08	32020	
	17	—	= 8 As/St 300	8/8	29010	
	21	—	4 Ac/St 300	6/6	CALMA	
	00	30 Km	6 Ac/As/300 + St	7/6	29005	
28	04	300 m	8 St 200	7/7	02010	LLOVIZNA
	07	1,5	= 8 Ac/As/St/200	8/8	01015	
	08	1,5	= 8 St 200	8/8	34015	NEBLINA
	10	—	= Ac/St 200	8/8	34025	
	11	—	8 Sc 200	8/1	32025	
	13	5 Km	= 8 Ns/St 300	8/8	23030	
	16	—	—	—	23020	
	17	—	7 Sc 400	6/4	23020	

PARTE METEOROLOGICO

PUERTO ARGENTINO

MAYO

DIA	HORA	VV	Techo	Temp.	Viento	
29	04	—	5 AS 3000	5/4	34020	
	05	—	5 AS 3000	5/1	32020	
	07	—	6 AS	5/—	27020	NEBLINA
	10	—	5 AS/SC 600	4/2	27025	
	11	—	3 AC/AS CI SC 300	4/3	25030	
	13	—	5 CB 300	4/2	26025	
	14	—	4 CP 600	—	27025	
	16	—	6 CI/AC/CP 300	3/3	29025	
30	01	—	3 AC/CB/300	0/0	27015	
	02	—	2 CB 200	0/0	26015	
	04	—	3 AC/CB 300	0/0	28010	
	05	—	3 CB 600	1/0	27010	
	07	—	2 CP 300	-1/-1	27010	
	08	—	AC/CB 600	-1/-2	27010	
	13	—	3 CP 300	3/2	32010	
	14	—	3 CP 300	3/2	32010	
	06	—	2 CP 600	4/3	29010	
	19	—	2 CB 300	2/1	27010	
	21	—	3 CB 600	0/-1	27010	

PARTE METEOROLOGICO

PUERTO ARGENTINO

MAYO

DIA	HORA	VV	Techo	Temp.	Viento	FENOMENO
31	01	—	8 Sc/As 2 Cb ? 600	2/1	29010	
	02	—	7 Cl/St 300	2/1	29010	
	04	—	6 As	1/1	32015	
	08	10 km	6 Cu 300	3/1	19020	
	10	—	6 Cp 600	1/0	26015	
	11	30 km	4 Cu 600	3/3	29025	
	17	—	3 St 300	2/0	26015	
	23	—	2 St 600	4/2	26020	
	00	—	1 Sb 300	3/1	26015	

PARTE METEOROLOGICO

PUERTO ARGENTINO

JUNIO

DIA	HORA	VV	TECHO	TEMP.	VIENTO	FEN.
1	01	—	1 Sc 300	+/2	26020	
	02	—	1 Sc 300	4/2	24020	
	04	—	1 Sc 600	3/2	27010	
	07	—	4 Sc/Sc 400	2/0	32010	
	10	—	7 CU/Sc ·	2/-1	29030	
	11	—	7 Sc ·	2/1	32005	
	13	—	7 Sc ·	5/3	08010	
	19	—	8 · 400/800	3/—	08010	
	00	—	· 300	4/3	32010	

PARTE METEOROLOGICO

PUERTO ARGENTINO

JUNIO

DIA	HORA	VV	Techo	Temp.	Viento	FENOM.
2	06	500 m	8 ST 300	4/4	02010	
	07	500 m	CIELO INV.	3/3	02010	
	08	1 Km	8 ST 300	3/3	36015	
	13	8	8 NS SC 600	7/7	36010	NIEBLA
	14		8 ST 600	7/7	34010	
	21	m	6 NS ST 300	6/6	CALMO	
	23	2 Km	ST SC 200	6/6	CALMO	
	00	2,5 Km	7 ST 300	6/6	CALMO	
3	0	3 Km	8 ST 300	6/6	CALMO	
		3 Km	8 ST 300	6/6	CALMO	NEBLINA
		5 Km	8 ST 300	5/5	CALMO	
			8 ST 300	5/5	CALMO	BRUMA
			7 NS/ST 300	5/5	CALMO	
	09	3 Km	8 ST 300	5/4	27005	
	11	1,5 Km	8 ST 200	5/5	CALMO	HORIZONTE
	13	—	8 ST 200	5/5	CALMO	
	14	—	8 ST 200	5/5	CALMO	BRUMA
	16	—	8 CU/SC 600	5/5	27005	
	17	—	8 SC/CU 200	5/4	27005	
	19	100 m	CIELO INV	4/4	CALMO	NIEBLA
	21	—	8 SC 600	4/4	CALMO	
	23	5 Km	4 SC 500	4/4	28005	
	00	5 Km	5 SC 600	4/4	CALMO	

PARTE METEOROLOGICO

PUERTO ARGENTINO

JUNIO

DIA	HORA	VV	TECHO	TEMP.	VIENTO	FENOM.
4	01	100 m	≡ CIELO INV.	4/4	05 LHO	LLUVIA
	02	100 m	CIELO INV	4/4	05 LHO	
	04	500 m	≡ CIELO INV	5/5	05 LHO	
	05	500 m	≡ CIELO INV	4/4	↙	
	07	900 m	≡ ↙ ↙		270 05	
	13	—	≡ 8 ST 200	6/6	050 15	
	17	4 Km	• 8 ST 100	7/7	050 30	LLUVIA
	19	—	9 8 ST 250	8/8	360 25	Llovizna
	23	1,5 Km	9 ST 100	8/8	360 05	Llovizna
5	03	2 Km	= 8 ST 100	7/7	340 05	NEBLINA
	04	5 Km	= 6 ST 200	6/6	270 05	
	08	—	7 AC/AS ST 300	4/4	320 10	
	10	—	6 CI AC AS ST 200	6/5	320 10	
	14	—	= SC 300 DESP.	8/7	230 20	NEBLINA
	20			3/1	330 05	

PARTE METEOROLOGICO

PUERTO ARGENTINO

JUNIO

DIA	HORA	VV	TECHO	TEMP	VIENTO	
6	01	—	= 5 Cl 100m	2/0	CALMO	NEBLINA
	02	—	= CELO INV. 100 M	2/2	CALMO	
	04	5 Km	= 8 SC 300	5/5	CALMO	
	05	5 Km	= 8 SC 300	5/5	36005	
	07	5 Km	= 8 SC 600	4/4	36010	
	08	5 Km	= 8 ST 300	3/3	36010	
	10	3 Km	• 8 ST 100	7/7	36025	LLUVIA
	16	5 Km	• 8 NS FS 600	6/6	02030	LLUVIA
	17	5 Km	• 8 NS FS 600	7/7	36035	LLUVIA
	19	15 Km	8 NS FS 050	7/7	36020	LLUVIA
	21	2K	8 ST 200	7/7	34025	LLUVIA
	23		8 ST 200	7/7	34015	
7	01	5K	4 AC ST 250	6/6	32010	
	02	5K.	7 AC/SC 400	6/6	32015	
	04	—	4 AC/AS 300 ST	5/4	32015	
	07	—	2 ST 200	5/4	32010	
	08	1,Km	8 NS/ST 200	5/4	33010	
	11		=	8/8	32015	NEBLINA
	13	8K	= 6 ST 600 NS	8/7	32015	
	14	8K	= 5 CU/SC 300	8/6	32025	
	16		4 CU/SC 300	8/5	36010	

PARTE METEOROLOGICO

PUNTO ARGENTINO

JUNIO: (continuación)

DÍA	Hora	VV	Techo	Temp.	Viento	Fenómeno
07	21:00	5 Km	5 St / 300	7 / 7	300 15	Neblina
	23:00	5 Km	7 Fs / 100	7 / 6	310 15	

PARTE METEOROLOGICO

PUERTO ARGENTINO

JUNIO

DIA	HORA	VV	TECHO	TEMP.	VIENTO	FENOMENO
08	01:00	—	3 C_I	7/5	310 15	
	04:00	—	4 Ac	6/5	300 10	
	05:00	—	3 Ac	6/4	310 15	
	10:00	—	f St/100	6/4	350 02	
	16:00	15 Km	8 CuSc/300	7/5	300 15	
09	01:00	—	4 Sc C_I/300	3/2	300 10	
	02:00	—	4 Cb Sc/400	2/2	300 10	
	04:00	—	4 Cu C_I/600	3/2	260 15	
	05:00	—	4 Sc Cb C_I/300	2/1	300 10	
	07:00	—	4 Sc Cb Ac/600	2/2	270 10	
	08:00	—	3 Cb Ac C_I/600	2/1	290 10	
	10:00	—	4 Cb Sc Ac/600	2/1	300 05	
	13:00	3 Km	5 Cb Ac/300	5/2	300 10	
	14:00	3 Km	4 Cu Sc/200	6/2	300 15	
	16:00	3 Km	7 Cu Sc As/600	6/4	300 15	

PUESTO METEOROLOGICO

PUERTO ARGENTINO

JUNIO

10	00:00	—	2 Sc/300	2/1	310 10	
	04:00	—	3 Sc/300	1/-0	320 10	
	10:00	—	7 Sc As/300	3/2	310 05	
	11:00	—	6 Cu CI/1000	4/3	300 05	
	13:00	—	7 Cu Sc/600	5/4	310 05	
	16:00	2 Km	3 Cu Ac/300	5/3	300 10	
10	22:00	6 Km	6 Cu Ac/600	3/1	290 05	
	23:00	—	6 Sc Ac/300	2/2	310 05	
11	00:00	—	4 Cu Ac/300	2/1	Cal	
	02:00	—	7 Ac G	1/0	310 05	
	08:00	15 Km	6 Cu Sc Ac/600	1/0	310 05	
	10:00	—	5 Cb Ac G/300	1/0	310 05	
	14:00	3 Km	7 Cb Cu Sc/600	2/1	310 05	
	16:00	3 Km	5 Cb Ac/300	3/1	310 05	
	19:00	3 Km	2 As/3.000	3/1	310 05	
	21:00	12 Km	5 Cb Ac/600	3/0	Cal	

PARTE METEOROLOGICO

PUERTO ARGENTINO

JUNIO

Dia	Hora	V.V	Techo	Temp	Viento	Precipitac
12	14:00	3 Km	6 Sc/600	—	Cal	
	20:00	—	7 St/300	1/x	Cal	
13	00:00	—	5 St Ac/300	1/x	Cal	
	01:00	—	4 St Ac/600	0/x	230 05	
	05:00	2 Km	8 St/200	0/x	230 10	Llovizna
	08:00	—	3 Cu Sc/600	1/x	250 10	
	10:00	—	4 Cu Sc Ac/600	6/x	270 10	
	16:00	—	4 Cu Sc/600	2/x	Cal	
	23:00	5 Km	5 Sc/300	x/x	240 05	

PARTE METEOROLOGICO

PUERTO ARGENTINO

JUNIO

DIA	HORA	VV	TECHO	TEMP.	VIENTO	FENOMENO
14	10:00	—	5 Sc/600	1/x	150 05	

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

C1/11B

GUIA A SEGUIR EN EL INFORME DE LAS UNIDADES

1. Organización aplicada. Deficiencias y propuestas para definir una BAM en Operaciones.

2. Infraestructura: Problemas y sugerencias en cuanto a:

   - Pistas
   - Dispersión de aviones dentro y fuera de la Unidad
   - Refugios
   - Conexión con rutas
   - Plataformas
   - Zona de armado y desarmado.
   - Polvorines de campaña
   - Pistas de emergencia en caminos del área
   - Etc.

3. Servicios:

   - Alojamiento
   - Racionamiento
   - Transporte
   - Contra incendio
   - Sanidad
   - Abastecimiento: (Oxígeno, Combustible, otros, etc.)

4. Seguridad y Defensa

5. Artillería Antiaérea

6. VYCA

7. Comunicaciones, interna y con el Comando FAS

8. Búsqueda y Salvamento

9. Armamento y equipos de apoyo específicos

10. Cumplimiento OF por día a partir 1º MAY 82, detallado en:

    - Nº de misión
    - Cantidad y tipo de aviones
    - Indicativo
    - Hora despegue
    - Hora sobre el blanco
    - Hora arribo
    - Aviones perdidos por misión y causas
    - Sugerencias del contenido de la OF

11. Procedimientos operativos aplicados para AON - AOT: Detalle

12. Procedimientos operativos aplicados contra la AAa

13. Proceso a seguir para la salida de una misión, desde recepción orden, hasta su cumplimiento e informe correspondiente.Tiempos.

14. Inteligencia aérea.

15. Cartografía empleada en las operaciones aéreas. Sugerencias.

16. Equipamiento y vestuario de todo el personal.

17. Personal. Deficiencias y problemas del área en el aspecto operativo.

18. Terminal de carga.

19. Todo otro aspecto de interés no puntualizado más arriba y que haga a las actividades realizadas.

NOTA IMPORTANTE

En todos los casos detallar el esquema o medios utilizados, los inconvenientes encontrados y en particular las sugerencias para mejorar lo realizado.

Comodoro JUAN MANUEL CORREA CUENCA
A-3 FAS

Cl 11"C"

INFORME FINAL

Jefe Sector Defensa Río Grande

GRA

INFORME FINAL

C1/11 6

INFORME FINAL DEL JEFE SECTOR DEFENSA AEREA GRANDE

I - INTRODUCCION

1. Este informe se confecciona según:

1º) La guía proporcionada por el Cdo. FAS.

2º) El criterio de adjuntar a la memoria final de las operaciones:

a) Los testimonios disponibles.

b) Las opiniones de los responsables directos de las actividades desarrolladas.

c) La síntesis de la Jefatura del Sector.

2. Por lo tanto y a los fines de facilitar su lectura, se estructura como sigue:

1º) Opinión del J.S.D.A.GRA.

2º) Testimonios y opiniones particularizadas

II - SINTESIS DEL J.S.D.A.GRA

II.1 ORGANIZACION APLICADA

3. Al desempeñarse los medios de FA como componente alojado en una Base Aeronaval, el SDAGRA no se organizó ni comportó como una clásica BAM de FA.

4. Ajustado a su misión, el JSDA asumió el control operacional de todos los medios de la FA destinados en el área: Escdr. M-V; A.Aa.; Ra.; CIC; Com.; CORAER y LADE.

5. Asimismo se constituyó en autoridad de coordinación en lo referente a: A.Aa.; Defensa Civil y ROA. Esto originó continuas fricciones con ARA, que se trataron de superar con mutuas concesiones.

6. A los fines de la conducción del SDA con el personal disponible se extructuró una Plana Mayor.

1º) A-1 y A-2 un Cficial Subalterno no especialista.

2º) A-3 Oficial Jefe de Turno del CIC.

3º) A-4 Oficial Subalterno sin experiencia (llegó el 9 de mayo; hasta entonces se desempeñó SPF el Jefe Escuadrón M-V).

4º) A-5 Jefe del Ra.

7. Según los resultados obtenidos, se aprecia que la orgánica adoptada se adaptó a la misión y a las circunstancias. No obstante, resultaría adecuado prever para el futuro la asignación de oficiales con experiencia para desempeñarse como A-1, A-2, A-4 y A-5.

II.2 INFRAESTRUCTURA (Total Placas FA 6.813 M2 COSTO TECHINT 245 MILLONES)

8. Pistas: la disponible (2000 m) se extendió 136 m. con placas. Esto mejoró la operación del M-V, pero de pensarse en operaciones de rutina del mismo sistema de armas, debiera llevársela a 2400 m. e instalarse barrera de mallas. (Total placas RWY 5440 M2)

9. Dispersión: resultó difícil para situaciones de máxima, en que la Base Aeronaval alojó hasta 35 aviones. ARA finalizó obras después de las operaciones y tiene en proceso de ejecución otras. FA amplió con placas plataformas y rodajes (Total Sup.Placas

1º) Dentro de la Unidad resulta poco factible mejorar las actuales facilidades de dispersión.

2º) Fuera de la Unidad resulta poco aceptable por el compromiso de seguridad (mucha población de origen chileno y necesidad de movimientos nocturnos, por accesos expuestos a incidentes o accidentes)

10. Refugios: para

1º) Aviones: insuficientes (hipótesis operación de 15/20 aviones de combate).

2º) Personal: capacidad máxima 400 personas (hubo hasta 950).

11. Conexión con rutas: un solo acceso angosto asfaltado. (Se dañó un M-V en la maniobra de dispersión, lo que demandó 12 hs. de trabajo para ponerlo en servicio).

12. Plataformas: insuficientes para operación simultánea de aviones de combate y aviones de transporte en apoyo logístico que demandan largo tiempo de carga y/o descarga.

13. Zonas de armado o desarmado: S/N

14. Polvorines de campaña: ARA utiliza contenedores marítimos. FA construyó con placas un polvorín de circunstancia y ARA no construyó los mamelones de protección. Se aprecia interesante que FA prevea el uso de contenedores. (Total Placas 182 M2)

15. Pistas de EGA: ARA adelantó la adaptación de dos tramos de ruta (2500 m x 13,80 m con plataformas de 50 x 50 m) zona Cabo Domingo/Violetas y Punta María/Viamonte.

II.3 SERVICIOS (Costo persona/día $ 135.000, incluye viáticos,alojamiento, racionamiento, combustible no aeronáutico y eventuales)

16. Alojamiento: provisto por ARA (deficiente para Cabos y Soldados). Se mejoró con refuerzos de ración contratados por el Sector.

18. Transporte: se proporcionó con:

1°) Ranchera Falcon de CCRAER que fue reparada en lo indispensable y equipada para que cubriera los requisitos mínimos de seguridad. (CIC y SDA).

2°) Camioneta Ford de LADE. Se cubrieron los gastos equivalentes de taxi a la gerencia correspondiente (Escdr. M-V, apoyo TEC).

3°) Camioneta Wolgswagen, contratada (Tripulaciones).

4°) Camión volcador, facilitado por Defensa Civil: para uso del personal A.Aa. de FA (emplazamiento, rancho, relevos, etc.).

5°) Camioneta gasolera, complemento necesidades A.Aa. de FA, también facilitada por Defensa Civil (ambos vehículos fueron devueltos en perfecto estado de uso a sus dueños).

6°) Unimog: provisión del Ra.

7°) Camioneta Ford, facilitada por YPF, para complemento necesidades Ra.

19. El estricto control en el uso de los vehículos permitió satisfacer, razonablemente, las necesidades imprescindibles de movilidad.

20. Contra Incendio: provisto por ARA, con limitaciones. FA proveyó un equipo de intervención rápida (DODGE), cuando se detectó las falencias del equipamiento del AD. Se aprecia deficiente la supervisión que debe efectuar FA a través del órgano competente (CCRAER).

21. Sanidad: se contó con el asesoramiento del médico del Escdr. M-V, de excepcional desempeño. Las prestaciones de ARA fueron satisfactorias.

22. Abastecimiento: es destacable el óptimo funcionamiento de la Logística en operaciones. Sería deseable un parecido funcionamiento en tiempo de paz.

II.4 SEGURIDAD Y DEFENSA

23. A cargo de ARA. Funcionan distinto que FA y reaccionan con "velocidad de buque". Se aprecia que no se ajusta a las necesidades de FA ni al concepto de seguridad de los medios aéreos que debe privar en época de guerra.

II.5 ARTILLERIA ANTIAEREA

24. Se debe acotar que:

1°) La Base Aeronaval cuenta con 15 piezas orgánicas (BOFORS 40), pero deficiente instrucción de operadores.

a) El 2 de mayo el Jefe Base Aeronaval distribuyó el Plan de Defensa Antiterrestre y Antiaérea.

b) El 22 de mayo el Alm. ZARATIEGUI (CANEA) presidió una reunión conjunta para expresar "SU PLAN" de Defensa antiterrestre y antiaérea.

3/9-82

c) A partir de ese momento funcionó el Centro Coordinador de Fuego de A.Aa. y ARA re-localizó sus piezas y las comenzó a operar con artilleros especialistas de IM.

2º) El 26 de abril arribó la AAa de FA (9 piezas de 20 mm con radar ELTA).

a) Excelente desempeño y predisposición para el trabajo (estuvo operativa el 29 de abril).

b) Excelente conducción del subcomponente por parte del Jefe de Batería.

c) Se relevó un hombre por inconducta.

3º) El 13 de mayo arribaron 4 piezas de 30 mm de AAa de Ejército.

4º) Síntesis:

a) ARA pretendió a través del CANEA, controlar el fuego de la AAa.

b) Hasta el arribo de la AAa de FA, prometieron mucho pero no hicieron nada, en materia de Defensa Antiaérea.

c) La dotación del Ejército se integró totalmente con FA.

d) Excelente desempeño profesional del 1er.Ten. GOBBINI.

II.6 VYCA

25. El radar cumplió eficazmente su tarea (88%).

1º) Funcionó prácticamente H-24 sin problemas significativos.

2º) Se relevó a uno de sus hombres por inconducta.

3º) Operacionalmente:

a) En general, excelente.

b) Aspectos a mejorar: se aprecia que los operadores de radar debieran estar habilitados, previamente, como operadores de tránsito aéreo en el CIPECA. Si bien conocen lo operativo (ICV) de FA, tienen pobre preparación en lo que hace a disposiciones de Tránsito Aéreo.

c) Se transmitió experiencia a personal ARA, operadores del Ra Control de Area. Estos la asimilaron con facilidad, porque son todos previamente habilitados por el órgano competente de FA (CIPECA).

d) Se instruyó a personal de ARA en aproximaciones tipo DECCA, habiéndose confeccionado un corte vertical para apoyo Ra a aproximaciones ILS/VOR.

4º) Sobresaliente conducción por parte del My. VALDEVENITEZ.

II.7 COMUNICACIONES

26. El SDA no dispuso de un especialista en la materia. Es la mayor deficiencia apuntada en orden al apoyo operativo. Se su-

plió con imaginación e iniciativa, pero una FA profesional como la nuestra no puede funcionar sin COM rápidas, seguras y eficaces.

1º) El A-5 (Cdo.FAS) manejó el tema a distancia (a requerimiento SDA vino Vcom. ZABALA el 26 de abril a regularizar la situación).

2º) El equipo GRINNEL no fue convenientemente explotado.

3º) El equipo MAPA se instaló muy avanzadas las operaciones.

4º) ARA dispone del equipo SUNCHO, muy compacto, que ocupando apenas 1/3 en peso y volumen, hace, simultánea y alternativamente, lo mismo que el GRINNEL y el MAPA. Convendría estudiarlo, evaluar y estandarizar.

27. Desde el punto de vista operativo y, en lo que hace al mejor uso de las comunicaciones, se sugiere que en el futuro se coloque en el Comando un turno responsable de atender todas las comunicaciones hacia o desde las unidades subordinadas. En efecto:

1º) Se recargaron las COM, con retransmisiones del mismo mensaje hasta cinco corresponsales que se decían "interlocutores válidos" y con aparente falta de comunicación entre sí dentro del mismo comando.

2º) En operaciones, no se distinguió lo operativo de lo administrativo, congestionándose en forma peligrosa o inoportuna la única vía de comunicación disponible.

II.8 BUSQUEDA Y SALVAMENTO

28. ARA ejerció esta responsabilidad con medios de Prefectura en el SDA, con eficiencia y profesionalismo. No contamos con asignación de medios de FA. El 20 de abril nos visitó el My. BARCZA con buenas intenciones de parte de FA, pero sin posibilidad material de crear situaciones de hecho, que avalen nuestro derecho.

29. El 07 de Junio arribó el Com.(R) VAZQUEZ con imprecisas instrucciones respecto a la movilización de los HH de la Compañía TOTAL, supuestamente para afectarlos a BAS. El CANEA ya los había movilizado con anterioridad.

II.9 ARMAMENTO Y EQUIPOS DE APOYO

30. Armamento: se lo dispuso en cantidad y oportunidad. No abro juicio respecto a calidad, porque merece un estudio a otro nivel.

31. Cabe destacar el excepcional desempeño del S.A. MIRANDA (SEXTIBRI) que, a riesgo de su vida y voluntariamente, desarmó:

1º) La bomba del FORMOSA el 03 de mayo.

2º) Las bombas del A-4Q accidentado en GRA el 23 de mayo.

3º) La espoleta activada accidentalmente mientras se configuraba un M-V el 13 de junio.

5/9

32. Equipos de Apoyo: se los contó oportuna y adecuadamente. Las características climáticas atentaron contra su eficacia.

II.10 OPERACIONES

33. Las operaciones fueron coordinadas, ajustadas y supervisadas por el CIC. El elevado juicio profesional de los tres Oficiales Jefes que compartieron la responsabilidad de "JEFE DE TURNO", (My. LUPIAÑEZ, OTERO y MOUESCA) hizo innecesario requerir un A-3 que funcionara separado del CIC.

34. Si bien el arbitrio no parece muy ortodoxo, favoreció la unidad de mando y contribuyó significativamente tanto a la ejecución de operaciones eficaces cuanto a su adecuada supervisión. (Promedio operaciones controladas: 43 por día durante 71 días)

35. El detalle figura en el anexo correspondiente, Sintéticamente, se puede precisar que, desde GRA:

1º) FA realizó:

a) Con M-V: 68 salidas de combate.

- Daños al ENG: FF tipo 21/22/42, F 12 (PLYMOUTH) y Buque desembarco.

- Pérdidas propias: C-409 (LUNA) - C-428 (BERNHARDT) - C-433 (ARDILES) - C-436 (BEAN) - C-437 (VOLPONI).

b) Con A-4C: 4 salidas de combate.

- Daños al ENO: PAL INVINCIBLE.

- Pérdidas propias: 2 A-4C (VAZQUEZ y CASTILLO).

c) Con MK-62: 3 salidas (GEORGIAS).

d) Con LEAR-JET: 67 salidas.

- 9 de guiado.
- 6 de transporte.
- 27 de diversión.
- 25 de exploración y reconocimiento.

2º) ARA realizó:

a) Con SE: 8 salidas de combate.

b) Con A-4Q: 12 salidas (3 A-4Q derribados y uno accidentado en pista.

c) Con F-28 59 vuelos a MLV (45 antes del 01/May y 14 después

II.11 PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA AON Y AOT

36. Para AON se realizaron:

1º) Antes de las operaciones:

a) Bricfing de especialistas (ARA) barqueros.

b) Bricfing de especialistas (ARA) Aviadores Navales.

2º) Durante las operaciones:

a) Los procedimientos especificados en Anexo .

b) Bricfing con Aviadores Navales.

c) Análisis de las filmaciones.

d) Intercambio de opiniones con personal de operaciones de otros Escuadrones de Combate.

37. Para ACT se realizó un Bricfing completo con especialistas de Infantería de Marina y se aplicaron las tácticas de FA adaptadas a las circunstancias.

II.12 PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS CONTRA AAa

38. Los conocidos.

II.13 PROCESO PARA LA SALIDA DE UNA MISION

39. Según Anexo . En síntesis

1º) Noche anterior:

a) Enlace JSDA con A-3 FAS para actualizar:

- Operaciones del día.

- Intrucción operativa para el día siguiente.

b) Información a los pilotos.

2º) A primera hora, bricfing sobre MET e ICIA Táctica.

a) MET, diariamente un oficial responsable.

b) ICIA actualizada: JSDA/A-3 de Turno o J.Escdr.

3º) Enlace JSDA/Turno CIC con A-3 FAS para adelanto concepto de la operación. Posibles limitaciones de cumplimiento.

4º) Análisis Escdr.Aér. operaciones posibles.

5º) Turno CIC recibe CF y transmite al Escdr.Aér.

6º) Cumplimiento en término.

II.14 INTELIGENCIA AEREA

40. Ha sido uno de los aspectos más deficientes durante las operaciones.

1º) Falta de especialistas.

2º) Falta de fotografía aérea posterior a las misiones.

3º) Pobre evaluación de daños.

4º) Partes de Icia. con detalles de información, pero sin la evaluación y análisis correspondiente.

II.15 CARTOGRAFIA

41. Satisfactoria.

II.16 EQUIPAMIENTO Y VESTUARIO DEL PERSONAL

42. Caben las siguientes observaciones:

1º) Diversidad de vestuario en el personal de las distintas subagrupaciones (Falta uniformidad).

a) Vuelo.

b) Combate (en distintas versiones).

c) Técnico.

d) Soldados de mantenimiento.

e) Civiles de mantenimiento.

2º) En general, la provisión original inadecuada para la zona.

3º) Sugerencia para el futuro:

a) Vuelo.

b) Combate (con armamento o sin él).

- Zona fría.
- Normal.

c) Evaluar:

- Gabán de Ejército.
- Buzo enterizo acolchado de IM.

4º) Trajes antiexposición: adoptar un modelo y proveerlo, por talle, a cada tripulante.

II.17 PERSONAL

43. El destinado al SDA se desempeñó en forma altamente satisfactoria tanto en la faz operativa, cuanto en la de apoyo operativo y logístico.

44. Particularmente no he tenido problemas en conducir hombres de distintas unidades de la FA, pero estimo necesario que el Jefe sea de la unidad que participa con el sistema de armas más significativo. (Máximo efectivo: FA 195, FA 40 LADE Y CORAER 23)

II.18 TERMINAL DE CARGA

45. No se dispuso de personal especialista. Se implementó con

hombres del Cpo.Tec.VI, SPF. Tampoco se desplegó material adecuado para el manipuleo de cargas.

46. En el futuro el elemento Terminal Aérea debiera instalarse inmediatamente después del elemento COM y replegarse al final.

III - REFLEXIONES FINALES

47. Las presentes reflexiones fueron oportunamentes expuestas al CFAS y CAD.

48. Para participar con mejores posibilidades de éxito en la próxima batalla sugeriría:

1°) ANTES de las operaciones que haya:

a) Más participación del nivel "ejecutor" en el nivel "planificador".

b) Mas coordinación interna de FA (exceso de celo administrativo).

c) Debidas coordinaciones o acuerdos conjuntos.

d) Convencimiento que los medios de apoyo operativo (especialmente COM/TERMINAL AEREA/ICIA/VYCA) deben preceder en el despliegue al sistema de armas.

2°) DURANTE las operaciones

a) El mínimo indispensable de interlocutores válidos.

b) El máximo de Icia táctica disponible para poder operar con razonable eficacia.

c) Acción Sicológica adecuada al objetivo de guerra y no simple propaganda que confunde, resquebraja la disciplina y termina por atentar contra la fe del combatiente.

3°) DESPUES de las operaciones y a la luz de los resultados de esta batalla:

a) Claridad en Fuerza Aérea, para que la única Fuerza que supo dar testimonio en la guerra, la termine limpia y honrablemente.

b) Sinceridad interfuerzas, para planear un dimensionamiento adecuado del Poder Militar.

c) Honestidad política, para reencauzar la Nación por la senda Republicana.

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect. Del. Aérea «Grande»

9/9 FE

ANEXO 1

INDICE DE ANEXOS

ANEXO 1 Indice de Anexos

ANEXO 2 Infraestructura

2-1 Instalaciones y refugios Base Aeronaval

2-2 Ubicación de pistas de EGA

2-3 Resumen de Horas-Hombre utilizadas para la ejecución de trabajo de alargado de pista y plataformas Empresa TECHINT SACI.

2-4 Resumen de materiales utilizados en la ejecución de trabajo de alargado de pista y plataformas Empresa TECHINT SACI.

2-5 Acta de entrega de pista y plataforma al Aeródromo Río Grande.

ANEXO 3 Servicios

3-1 Racionamiento

3-2 Alojamiento

3-3 Transporte

3-4 Contra Incendio

3-5 Sanidad

3-6 Abastecimiento de combustibles, oxígeno y otros

3-7 Actas entrega de vehículos contratados

ANEXO 4 Seguridad y Defensa (contrainteligencia)

ANEXO 5 Artillería Antiaérea

ANEXO 6 VYCA

6-1 Resumen de actividades del Radar Movil

6-2 Sitio y evaluación del radar

ANEXO 7 Comunicaciones internas y con CFAS

7-1 Acta de incineración mensajes transmitidos y recibidos.

ANEXO 8 Búsqueda y Salvamento

ANEXO 9 Armamentos y equipos de apoyo específicos.

9-1 Actas consumo de materiales

9-2 Existencias explosivos clase A y B

9-3 Existencia material portante y de apoyo de armamento.

ANEXO 10 Operaciones

ANEXO 11 Procedimientos operativos aplicados para AON - AOT

ANEXO 12 Proceso a seguir para la salida de una misión, desde la recepción de la orden, hasta la ejecución e informes correspondientes.

ANEXO 13 Inteligencia Aérea

ANEXO 14 Cartografía utilizada en operaciones.

ANEXO 15 Equipamiento y vestuario del personal

ANEXO 16 Personal - deficiencias y problemas del area en el aspecto operativo

16-1 Listado de personal máximo de dotación del sector de defensa.

ANEXO 17 Terminal Aérea.

INFRAESTRUCTURA

PISTA

Deficiencias.

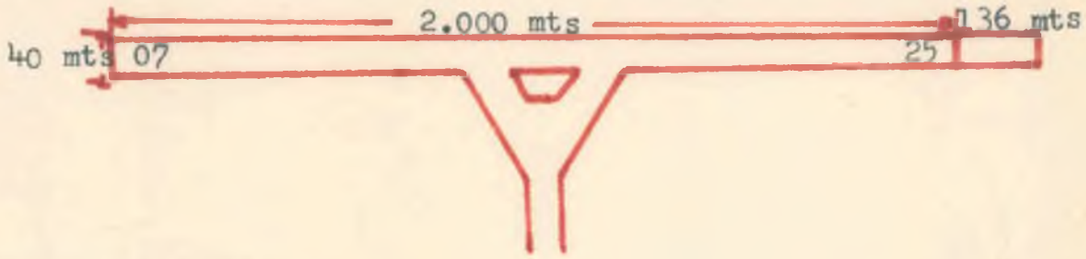
1. Se dispone de una sola pista de hormigón de 2000 x 40 metros. Esta fue prolongada en cabecera 25 con chapas de aluminio en un tramo de 150 x 40 metros, sin quedar zona de frenado.

2. No se dispone de barrera de contención y zona de frenaje.

3. Dispone de dos accesos en forma de Y, ubicados próximos a la mitad de la pista y las banquinas de la pista no son compactadas.

Propuestas.

4. Para la operación de aviones MV se necesitan 2.500 x 50 metros incluída zona de frenado y barrera de contención. Es conveniente tener calle de rodaje a cabecera 25 dado que por viento es la más utilizada.



DISPERSION DE AVIONES

En la Unidad.

1. La dispersión se realizó con muchas limitaciones debido a los escasos lugares adecuados y a la gran cantidad de aviones (MV, Super Etendart, A-4Q, Macchi, B-200, Leart, Neptune, F-28, etc). Es necesario contar con más plataformas con accesos a la pista para permitir una mayor dispersión.

Fuera de la Unidad.

2. La dispersión se puede hacer solo por una ruta de acceso asfaltada de 6 metros de ancho sin banquina compactada. Este tipo de dispersión se utilizó pocas veces y no para la totalidad de aviones por las siguientes razones:

1º) Mucha distancia a recorrer sobre la ruta para despejarla en lugares adecuadas.

2º) Se cuenta solo con dos tractores lo cual aumenta considerablemente el tiempo de trabajo.

3º) Muchas horas antes de necesitar los aviones preparados para operar hay que comenzar el traslado de los mismos hacia la unidad, lo que necesita una gran coordinación por cuanto la única ruta se encuentra ocupada por otros aviones.

4º) Debido al peso de los aviones con maxima carga de combustible y armamento, el traslado origina inconvenientes por excesivas roturas de pernos de traslado y por cortes profundos en las cubiertas debido a que es una zona de muchas piedras, además de la dificultad de giros de 180º por poco espacio.

5º) Normalmente se debe realizar mantenimiento durante la noche en los aviones (novedades, cambios de configuración, etc).

REFUGIOS

Para Personal.

1. En la zona de alojamiento, ubicada a 400 metros de la plataforma de aviones, solo se cuenta con una zanja que no es apta para protección de ataques aereos.

2. En la zona de plataformas se cuenta con zanjas que no son totalmente aptas a una distancia de 150 metros y un bunker a 200 metros (Ver anexo 2-1).

Para Aviones.

3. No se cuenta con ningún tipo de refugios para aviones. Se sugiere la construcción de refugios con accesos adecuados a la pista.

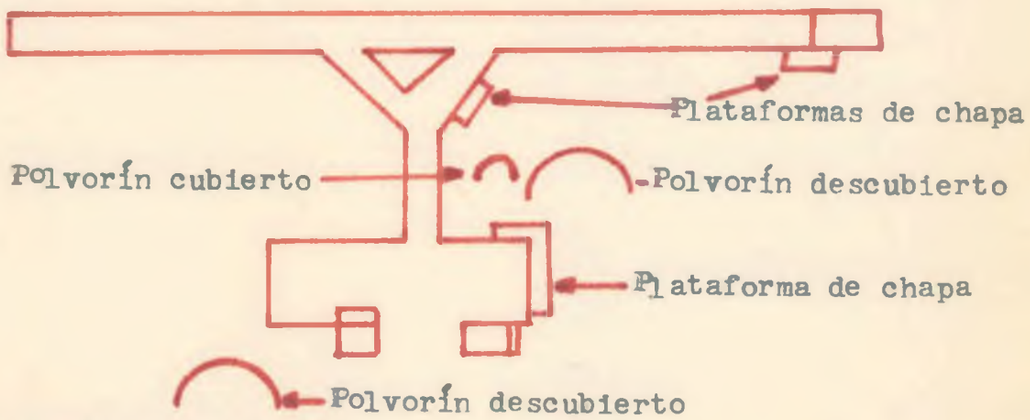
Conexión con rutas.

4. Se cuenta con una ruta asfaltada de 6 metros de ancho, sin // banquinas compactadas y de dos kilómetros de largo aproximadamente, que une la Base Aeronaval Río Grande con la ruta C.

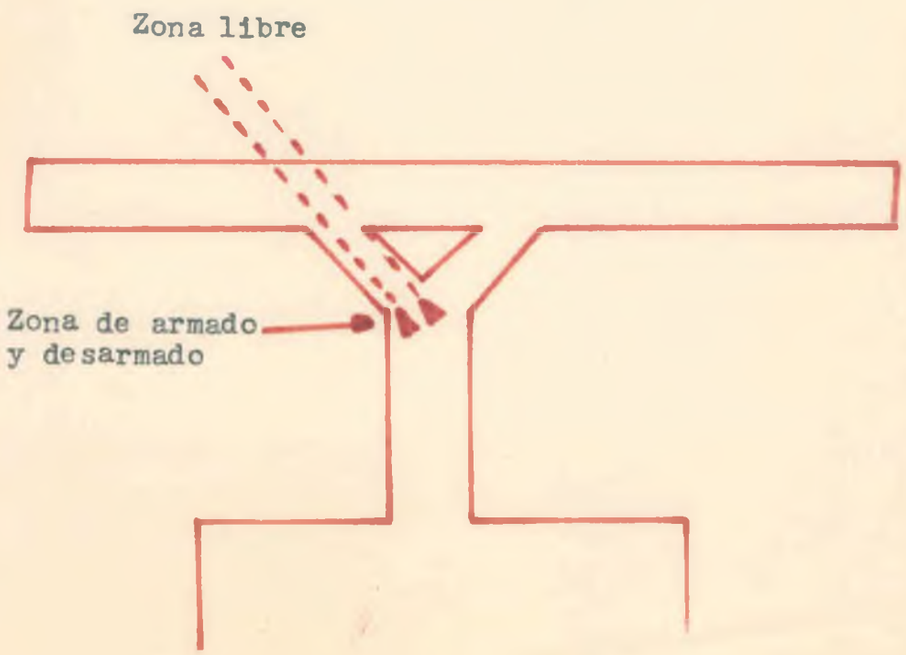
5. La ruta C es asfaltada de 6 metros de ancho y une la Bahía San Sebastián, Río Grande y Ushuaía. Esta última permite el acceso desde la ruta que sale de la Base Aeronaval a la ciudad de Río Grande (ver Anexo 2-2).

Plataformas.

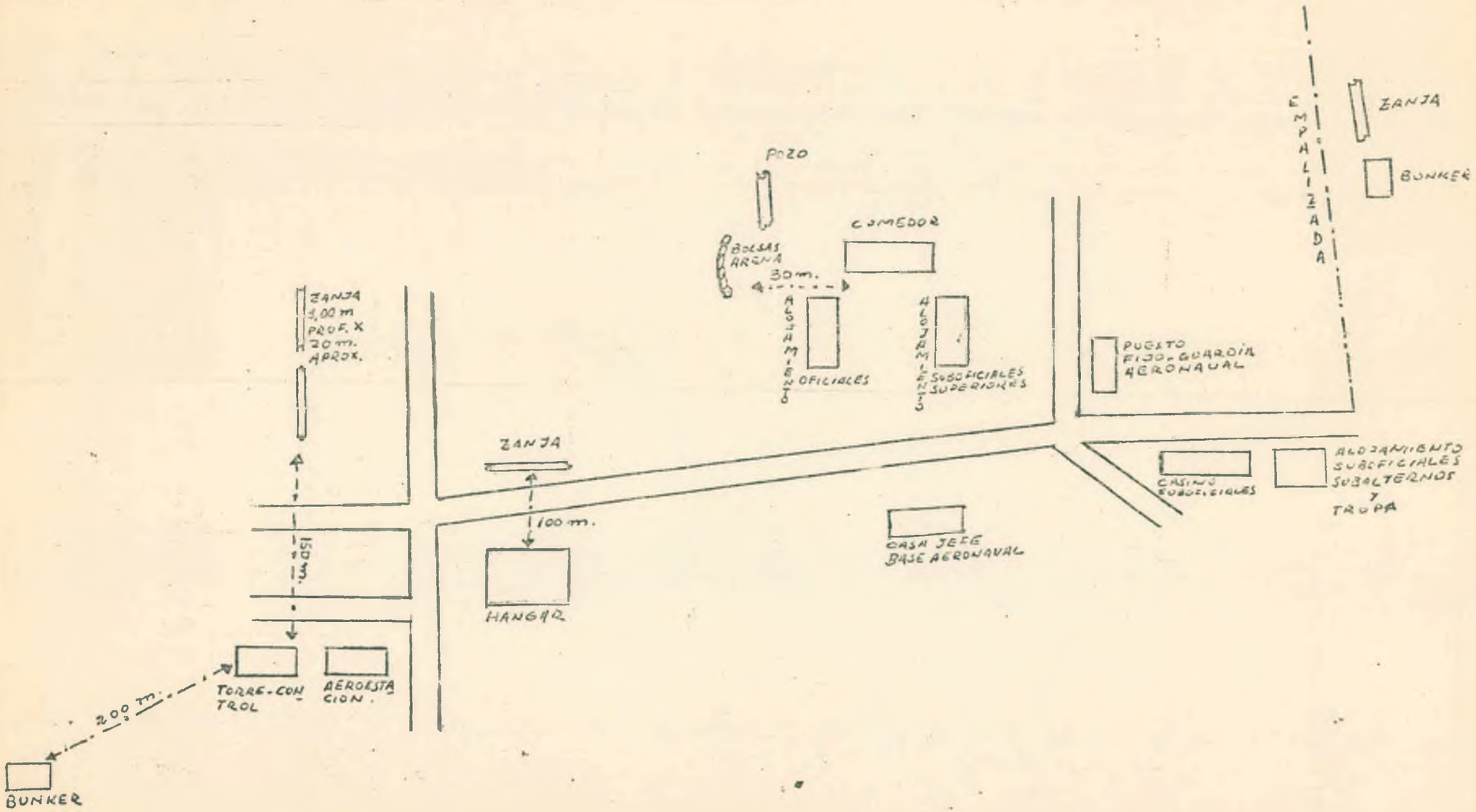
6. Se dispone de 1 plataforma de de hormigón. Además se hicieron plataformas de chapas en zonas de rodaje, es necesario contar con más plataformas teniendo en cuenta la cantidad de aviones.



Zonas de armado y desarmado.



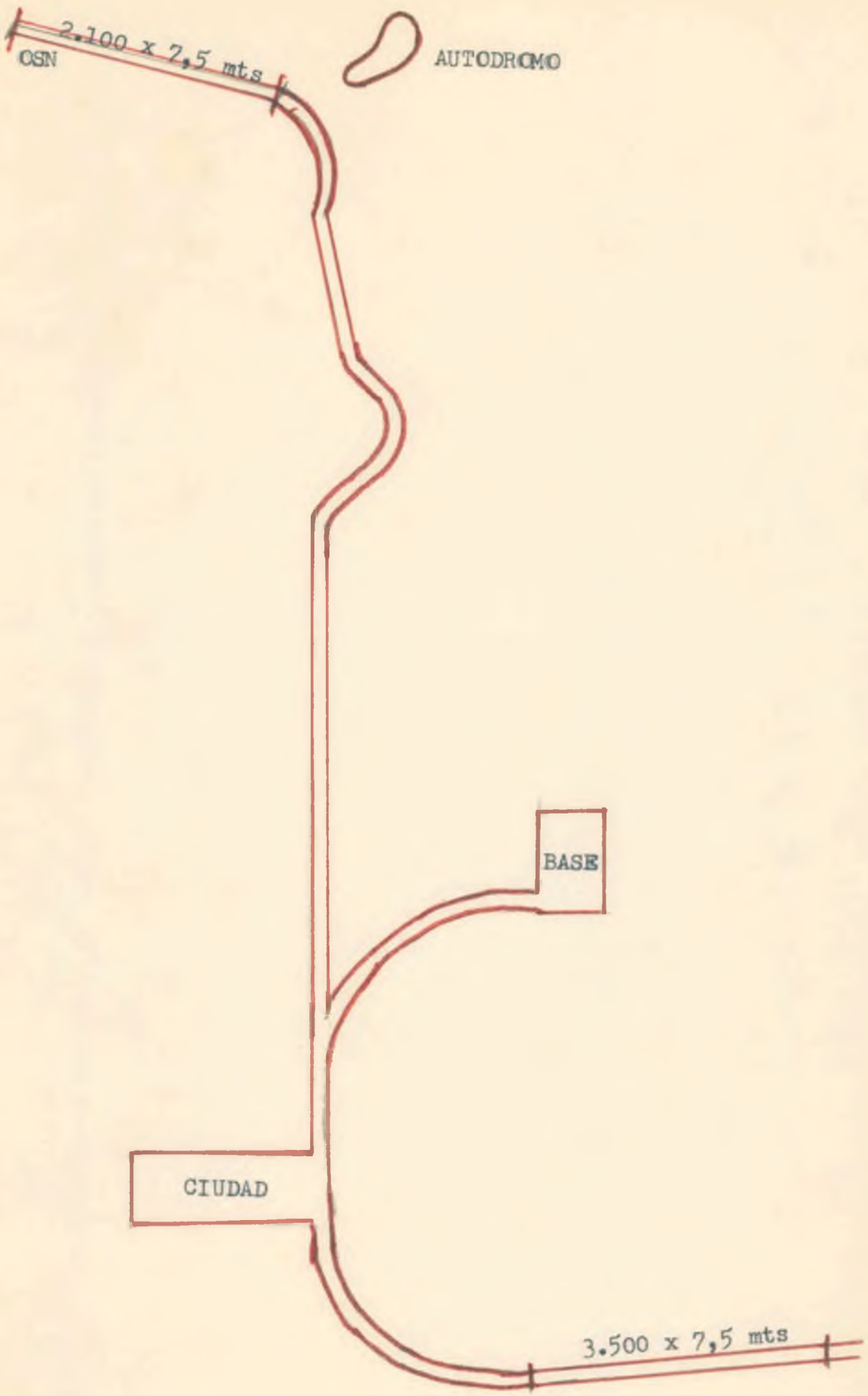
INSTALACIONES Y REFUGIOS BASE AERONAVAL



ANEXO 2-1

ANEXO 2-2

UBICACION DE PISTAS DE EGA



Anexo 2-3

Resumen de Horas Hombre utilizadas para la ejecución de los trabajos en el Aeropuerto de RIO GRANDE (Tierra del Fuego).-

1.- Horas/hombre utilizadas en la ejecución de : carga, transporte, descarga y colocación de planchas de aluminio para la // conformación de ampliación y ensanches de pista

OFICIAL	:	1.095 horas
½ OFICIAL	:	240 horas
AYUDANTE	:	4.129 horas

2.- Horas/hombre utilizadas en la ejecución de fabricación de // clavos para anclaje de planchas de aluminio

Cantidad de clavos y arandelas : 280

Rendimiento 0,4 hora/clavo-arandela

Hora/hombre oficial = 280 clavo-arandela x 0,4 h/clavo-arand.

Hora/hombre OFICIAL = 112 horas

3.- Hora/hombre utilizadas en la ejecución de agujeros en plancha de aluminio con soldadura arcai

Cantidad de agujeros realizados : 50

Rendimiento : 0,20 horas/agujero

Hora/hombre OFICIAL = 50 agujeros x 0,20 h/agujero

Hora/hombre OFICIAL - 10 horas

//////////

TECHINT S.A.C.I.

Ing LUIS MARIA CAZENEUVE

//////////

4.- Hora/hombre utilizadas en la ejecución de agujeros en plan-/chas de aluminio con taladro convencional

Cantidad de agujeros realizados = 230

Rendimiento : 0,1 hora/agujero

Hora/hombre OFICIAL = 230 agujeros x 0,1 hora/agujero

Hora/hombre OFICIAL = 23 horas

RESUMEN TOTAL — HORAS/HOMBRE (Puntos 1,2,3 y 4)

OFICIAL	:	1.240	horas
½ OFICIAL	:	240	horas
AYUDANTE	:	4.129	horas

COSTO TOTAL — HORAS / HOMBRE

OFICIAL	:	hs	x	50.869	$/h.	= $ 63.077.560
½ OFICIAL	:	hs	x	43.470	$/h.	= $ 10.432.800
AYUDANTE	:	hs	x	37.845	$/h.	= $156.262.005

Costo Total Horas / Hombre = $ 229.772.365

TECHINT S.A.C.I.

ING. LUIS MARIA CAZENEUVE

Resumen de Materiales utilizados en la ejecución de los trabajos en el Aeropuerto de RIO GRANDE (Tierra del Fuego).-

1.- Hierro torsionado Ø 20 mm. para clavos de anclaje:

280 clavos x 0,80 m. = 224 m.

$\frac{224 \text{ m.}}{12 \text{ m/barra}}$ = 18,67 barras

Precio por barra = 645.000 $/barra

Precio Total = 18,67 barras x 645.000 $/b.

PRECIO TOTAL = 12.042.150 $

2.- Arandelas Ø 2 ½" x 13 mm para clavos de anclaje:

280 arandelas x 13 mm = 3,64 m.

Peso Hierro Ø 2½" = 25,25 Kg/m

Precio Hierro Ø 2½" = 35.000 $/Kg.

Precio Total = 3,64 m x 25,25 Kg/m x 35000 $/Kg

PRECIO TOTAL = 3.216.850 $

RESUMEN TOTAL MATERIALES (Puntos 1 y 2)

1.-	:	12.042.150 $
2.-	:	3.216.850 $
Costo Total Materiales	:	15.259.000 $

TECHINT S.A.C.I.

Ing. LUIS MARIA CAZENEUVE

COSTO TOTAL HORAS / HOMBRE	$ 229.772.365,=
COSTO TOTAL MATERIALES	$ 15.259.000,=
	$ 245.031.365,=

SON PESOS : DOSCIENTOS CUARENTA Y CINCO MILLONES TREINTA Y UN MIL TRESCIENTOS SESENTA Y CINCO.-

TECHINT S.A.C.I.

Ing. LUIS MARIA CAZENEUVE

FINANZAS.

A partir del 5 de abril/82 la "sección" Finanzas se condujo desde el CODASUR permaneciendo en el S.D.A. GRA. un suboficial subalterno como coordinador, siendo insuficiente dada la responsabilidad del aspecto Finanza en dicho sector.

Con fecha 26 de abril se completa la dotación con un Oficial subalterno y un suboficial subalterno.

La recepción de las asignaciones de créditos y transferencias de fondos fue óptima, lo que permitió gran fluidez en el sistema de compras, que las previsiones planificadas se resolvieron sin inconvenientes.

Las rendiciones de cuentas y Estados de cuentas se efectuaron de acuerdo a lo establecido en la Disposición Secreta N: 7 de la Dirección General de Contabilidad y Finanzas.

El costo resultante por Hombre/día, teniendo en cuenta una oscilación de 150 a 200 hombres en el efectivo fue de $ 135.000 (incluye alojamiento, racionamiento, viático, combustible no aeronáutico y eventuales).

El monto total invertido por todo concepto en el Sector fue de $ 1.114.921.245

[signature]

Costo colocación placas - $ 229.772.365

(m^2) Superficie pavimentada: m^2 7.000

Costo por m^2: $\frac{229.772.365}{7.000} = \underline{32.825}$ $/$m^2$

Estudio comparativo de costo:

A los efectos de comparar el costo por m^2 resultante, se ha efectuado un "estudio de oposición" con el valor de un pavimento similar.

Tal pavimento similar es el realizado por V.N. en la ruta 3 -; Para este pavimento, el costo de ejecución solamente, excluídos sus tierras de la "base negra" a Mayo 82 es de 153.770 $/tn. (con 10 cm. de espesor) y la carpeta de rodamiento: 153.770 $/tn para 7,5 cm. espesor -

Actualizando estos valores a fin de Mayo (Junio):

es: $153.770 \times 1,10 \times 1,10 = \underline{186.062}$ $/tn.

Reduciendo (transformando) a valor por m^2 es:

$$186.062 \frac{\$}{tn} \times 2,4 \frac{tn}{m^3} \times 0,175 \frac{m^3}{m^2} = \underline{\underline{78.146}} \ \$/m^2$$

[signature]

Cesar Cosino

ACTA DE ENTREGA DE TRABAJOS REALIZADOS POR EL GRUPO I DE CONSTRUCCIONES EN EL AERODROMO RIO GRANDE

— - - -En Río Grande, Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, a los dieciocho días del mes de junio de mil novecientos ochenta y dos, se hace entrega al Suboficial Ayudante José María GAMBOA, en su carácter de Jefe Aeródromo accidental, de las obras realizadas por el Grupo I de Construcciones en el aeródromo Río Grande, que a continuación se detalla

- Prolongación de 136 m por 40 m de ancho en cabecera 25 pista hormigón.-
- Ensanche 20 m por 15 m adyacente a cabecera 25 de la pista hormigón.-
- Construcción plataforma 40 m por 15 m adyacente a la calle de rodaje.-
- Construcción acceso de 20 m por 3,60 m y plataforma 10,80 m por 10,20 m para depósito bombas.-
- Construcción de 291 m2 ensanche plataforma de hormigón estacionamiento del aeródromo.-

Los mencionados trabajos fueron realizados con placas de aluminio de 0,61 m por 3,66 m (2'X 12'), habiendose empleado en cada uno de los itemdesarrollados, las siguientes cantidades de placas que a continuación se detallan:

- Prolongación pista:	2.471	chapas
- Ensanche adyacente cabecera:	147	chapas
- Plataforma adyacente calle de rodaje:	282	chapas
- Acceso y plataforma depósito bombas:	92	chapas
- Ensanche plataforma hormigón:	134,5	chapas
total:	3.126,5	chapas

Asimismo se hace entrega de 112 chapas sobrantes con 170 pasadores y 300 cabezales para paletizar las mismas.- (chapas de 3,66 X 0,61).-
A los efectos que correspondan, se firman un original y cuatro copias en el lugar y fecha indicadas más arriba.-

Víctor A.J. Cabos

.....

PS I Ing. Victor A.J CABOS
Grupo I Construcciones

.....

S.A José María GAMBOA
Jefe Aeródromo "accc" GRA.

V°B° .....

Com. Carlos E. CORINO
Jefe Sector Defensa Río Grande

ANEXO 3

3-1 ALOJAMIENTO

1. El Sector Defensa Aérea Sur, se encuentra alojado en la Base Aeronaval Río Grande, razón por la cual este Item, en todo momento, estuvo supeditado a las comodidades que la mencionada Base podía brindar y cuyas bondades es oportuno discriminar:

1°) Oficiales Superiores y Jefes: se alojaron en pequeños departamentos ubicados en las instalaciones del Aerobar de la Aeroestación. Cuatro Oficiales por habitación y un baño común a todos. Se deja constancia que no es lo ideal, pero debido a las circunstancias: Satisface.

2°) Oficiales Subalternos: se procuró que todos los Oficiales vivieran en las instalaciones de la Base, pero, por razones de capacidad algunos (de funciones administrativas) debieron pernoctar en la ciudad. Se ubicaron en los siguientes lugares:

a) Casa de Oficiales Subalternos de la Base Aeronaval. En este lugar se agruparon de a cuatro por "Box", cinco "Boxes" en total para Fuerza Aérea y el resto para Oficiales de la Armada, un baño con varios lavabos, duchas, mingitorios, W.C., en común para todos. Similar, pero más precario que un dormitorio para Cadetes de la E.A.M.. Se deja constancia que no es lo ideal pero debido a las circunstancias: Satisface.

b) Albergue Municipal: en la ciudad de Río Grande, comodidades similares a la Casa de Oficiales Subalternos de la Base Aeronaval.

3°) Suboficiales Superiores: Se alojaron en dos lugares:

a) Casa Suboficiales Superiores: ubicada en las instalaciones de la Base Aeronaval y de idénticas comodidades a la casa de Oficiales Subalternos. Satisface.

b) Albergue Municipal: Satisface.

3°) Suboficiales Subalternos y Tropa: Debido a que en la Armada, el Suboficial Subalterno recibe el mismo tratamiento que los Conscriptos en cuanto a "racionamiento y alojamiento", parte de nuestros Suboficiales Subalternos y toda la Tropa (54 Sol/63 en total) se alojaron en una "Barraca", que en época de paz es usada como gimnasio, y parte de los Suboficiales Subalternos en las instalaciones de la Aeroestación. Ante la constante insistencia del Jefe del Sector a las autoridades de la Base, se mejoró el sistema de calefacción de la Barraca.
Para este personal las instalaciones de alojamiento apénas satisfacen las necesidades.

3-2 RACIONAMIENTO

1. Por idénticas razones que para el caso de alojamiento, el racionamiento estuvo supeditado a lo que brindaba la Base Aeronaval. Es

oportuno destacar, que los Oficiales Superiores, Jefes y Subalternos y Suboficiales Superiores gozaron de idéntico racionamiento, en tanto que los Suboficiales Subalternos y Tropa racionaron en forma similar a los anteriores pero algunas comidas poseían menor cantidad de calorías.

2. La Jefatura de Sector, ordenó reforzar el racionamiento contratando servicios extras para el Personal de Fuerza Aérea, lo que hizo que desde el punto de vista cantidad y calidad, el racionamiento, satisficiera las necesidades del personal.

3. El comedor donde se servía el racionamiento, en principios era uno solo para todo el personal de Fuerza Aérea y Armada, lo que motivaba grandes pérdidas de tiempo en los horarios de racionamiento. Ante la insistencia del Jefe de Sector, se habilitó otro Comedor (Confitería de la Aeroestación) con lo que este problema quedó solucionado, racionando el Personal Militar Superior en la Aeroestación y el Subalterno y Tropa en el comedor de la Base Aeronaval.

3-3 TRANSPORTE

1. El Sector Defensa Aérea Sur contó con 7 (siete) vehículos en total:

1°) Rural Ford Falcon de Fuerza Aérea con cargo al Aeropuerto de Río Grande, la cual fue utilizada para traslados del Jefe del Sector, Oficiales Jefes del Cic y eventualmente para traslados de otro personal. Se deja constancia que éste vehículo se encontraba en pésimas condiciones de mantenimiento, por lo que fue enviado a reparación en diversas oportunidades.

2°) Un vehículo Combi, marca Volswagen, que fué arrendado, incluía el servicio conductor. Este vehículo fué utilizado para transporte del personal en general, para compras, traslado de tripulaciones, etc. Este mismo vehículo realizaba con anterioridad al despliegue, el transporte de los relevos del personal de Torre y Plan de Vuelo, los que siguió efectuando.

3°) Un camión marca Mercedes Benz (UNIMOG), perteneciente al G.2. VYCA y que fué utilizado para transporte de material y eventualmente personal, del personal de esa Unidad destinado a este Sector.

4°) Una camioneta marca Chevrolet cedida por YPF utilizada por personal del Radar Móvil.

5°) Una camioneta combi marca Ford y un camión Mercedes Benz, prestados mediante un requerimiento que se hizo a Defensa Civil y que fue utilizada para transporte de personal y material de Artillería Antiaérea.

6°) Una camioneta combi marca Chevrolet de LADE, usada para transporte del Escuadrón Aeromóvil, Personal Técnico.

2. Transporte contituyó uno de los Items más débiles en cuanto a servicios del Sector Defensa Aérea Sur, no obstante, mediante una adecuada racionalización del material rodante, se cumplió con el objetivo. Apenas Satisface.

(3)

Anexo 3-4

SERVICIO CONTRA INCENDIO

NECESIDADES DE MATERIAL

VEHICULOS:

- Efectivo: 1 (uno) Autobomba pesado (Sevicio precario) por la temperatura reinante (congelamiento), pertene ciente a la Base Aeronaval.

MATAFUEGOS:

- Efectivo: 5(cinco) matafuegos de 10 Kg. de C.O.2
  1(uno) matafuego de 10 Kg. de polvo seco perteneciente a la Base Aeronaval

NECESIDADES DE MATERIAL

- 1(uno) Vehículo de Intervención Rápida (Servicio precario) Equipo de Espuma F/S, Equipo de Polvo Seco E/S.(Este mate rial fue recepcionado en la BAM GRANDE el 10 JUN 82.)
- 1(uno) Autobomba Pesado, doble tracción, Marca Mercedes Benz 1114, equipado con 200 Kg. de polvo seco, 3000 Lts. de agua y 400 Lts. de Emulsor, marca TECIN acondicionado para zona fría.
- 10(diez) Matafuegos de polvo seco de 10 Kg.
- 10(diez) Matafuegos de Anhidrido Carbónico de 7 Kg.
- 10(diez) Matafuegos de Bromoclorodifluormetano de 10 Lts.

PERSONAL

- Personal Militar Subalterno: 1(uno) C.1° Especialista C.Inc.
  1(uno) C. Especialista C. Inc.
- Personal de Tropa: 4(cuatro) Soldados Instruídos

NOTA: El Personal requerido se solicita para cubrir las dotacio nes Contra Incendio de acuerdo al Material solicitado.

INFORME DE SANIDAD

1. A pesar de las condiciones climáticas adversas para una buena salud, el personal se mantuvo en perfecto estado sanitario, salvo algunas gripes.

2. Con un mediano botiquín fueron solucionados los pequeños inconvenientes encontrados.

3. La ayuda de los médicos de la Armada fué excelente.

4. El apoyo del Hospital Regional de RIO GRANDE fué admirable.

Anexo 3-6

ABASTECIMIENTO COMBUSTIBLES OXIGENO Y OTROS.

El combustible JP 1 fue provisto por Y.P.F. a travez de la Base Aeronaval Río Grande.
La capacidad de Almacenamiento fue de 945.000 Litros, con una capcidad de 455.000 Litros en tanques propios de la Unidad y 490.000 en C/U 5 (CINCO) Tanques Pillow .
Se contó además con C/U 3 (TRES) Abastecedoras (C/U 1 (UNA) de dotación de la Base y C/U 2 (DOS) que fueron provistas de refuerzo en esta oportunidad).
Teniendo en cuenta la operación de sistemas de Armas de la Armada además de los propios se considera aceptable el abastecimiento y almacenaje.
Si bien el control de calidad del combustible en esta Base Aeronaval corresponde a la Armada, pero el mismo combustible es usado en estas oportunidades por la Fuerza Aérea y en épocas normales por la aviación comercial desde el Aeródromo de Río Grande que depende del Comando de Regiones Aéreas se sugiere solicitar a este Comando que por intermedio del Laboratorio de Ensayos de Material Palomar se realicen periodicas tomas de muestras para determinar aptitud del combustible, tanques y abastecedoras.
Durante las operaciones se extrajeron dos muestras resultando apto el combustible.
Asimismo se sugiere que en oportunidad de próximos despliegues y previo a la llegada del material aéreo se verifique la aptitud de tanques, abastecedoras y combustibles como se realiza en las Unidades propias.
El abastecimientos de Aerofluidos, Oxigeno, Y Nitrogeno, se realizo a travez de las VI y IX Brigadas Aéreas sin presentarse problemas de ningún tipo.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
BAM GRA

Anexo 3-7

A C T A

1. En la ciudad de Río Grande, asiento del Sector Defensa Aérea Sur, a los veinte días del mes de Junio del año mil novecientos ochenta y dos, siendo las doce horas, se procede a labrar la presente Acta para dejar constancia de la entrega en carácter de devolución del vehículo marca Ford, chapa patente Nº V-010279 , Nº de motor 62-39405 , por parte del Primer Teniente D. Atilio Livio GOBBINI (E.Gen.2693) a la firma Senkovic. -

2. Se deja constancia que la entrega se efectúa sin novedad, en lo que respecta al funcionamiento y estado de conservación del vehículo anteriormente citado. -

3. De la presente Acta, se confeccionaron tres ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto: original para el Jefe de Sector Defensa Aérea Sur, el duplicado para la firma Senkovic y el triplicado para el Primer Teniente D. Atilio Livio GOBBINI, firmando al pie y de conformidad los intervinientes. -

Entregué conforme

1er.Ten. D. Atilio GOBBINI
(E.Gen.2693)

Recibí conforme

SENKOVIC

Vº Bº

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDA AEREA ESTRATEGICO
BAN GRA

Anexo 3-7

A C T A

1. En la ciudad de Río Grande, asiento del Sector Defensa Aérea Sur, a los veinte días del mes de Junio del año mil novecientos ochenta y dos, siendo las doce horas, se procede a labrar la presente Acta para dejar constancia de la entrega en carácter de devolución del vehículo marca Mercedes Benz Nº 1114, chapa patente Nº C-015700, Nº de motor 341912-10-046218, por parte del Primer Teniente D. Atilio Livio GOBBINI (E.Gen.2693) a un representante de la Junta de Defensa Civil. -

2. Se deja constancia que la entrega se efectúa sin novedad, en lo que respecta al funcionamiento y estado de conservación del vehículo anteriormente citado. -

3. De la presente Acta, se confeccionaron tres ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto: original para el Jefe del Sector Defensa Aérea Sur, el duplicado para la Junta de Defensa Civil y el triplicado para el Primer Teniente D. Atilio GOBBINI, firmando al pie y de conformidad los intervinientes. - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

Entregué conforme

1er.Ten. D. Atilio GOBBINI
(E.Gen.2693)

Recibí conforme

C.P.N. HERACLIO JUAN LANZA
SECRETARIO DE FINANZAS

Vº Bº

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Cesa Del. Aérea «Grande»

Anexo 3-7

ACTA DE REQUISICIÓN

- - - - - - - - En Río Grande, Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, a los 2.17......., del mes .... de 1982, el señor JUAN CARLOS [illegible], Intendente de la Ciudad, en su carácter de Presidente de la Junta [illegible] Civil, solicita la cesión a título de uso por requisiciones de JUNTA MUNICIPAL DE DEFENSA CIVIL.- ....

los equipos y/o elementos propiedad de ...... JUAN CASTELLANOS S.R.L.- ....

1 CAMION MERCEDES BENZ 1114.-

- - - - - - - - Los equipos y/o elementos se entregan en .... condiciones de uso con .... quedando los mismos a disposición de Base Aeronaval- Fuerza Aérea.- .... a partir de la fecha.-

p. JUAN CASTELLANOS S.R.L.

RECIBIDO: p. Base Aeronaval- Fuerza Aérea

S AUX. NESTOR [illegible]
ARTILLERIA ANTIAEREA
FUERZA AEREA ARGENTINA

Se procede a la devolución del camión con los siguientes novedades:
paragolpe trasero torcido } Reparar en [illegible]
delantero torcido
1 Optica - rota (se repone)

21/6/82

4

ANEXO 4

II - CONTRAINTELIGENCIA (corresponde a Seguridad y Defensa)

1. En lo que respecta a la actividad de Contrainteligencia, ésta se vió limitada por estar el Sector de Defensa Grande, alojado en la Base Aeronaval "Río Grande", no obstante se comprobó y tomó conocimiento del sistema de seguridad dado al personal y material propio, lográndose a solicitud del Jefe del Sector, incrementar en algunos casos, la seguridad existente, en especial a los medios aéreos propios y sectores como: alojamientos del personal y el C.I.C., sobre todo cuando fué destacado personal de Infantería de la Armada para brindar seguridad a la Base.

2. Asimismo se logró implementar la seguridad para las instalaciones del Radar de C-2 VYCA, ubicado fuera del perímetro de la Base, con personal de Infantería de la Armada y Policía Territorial.

3. Referente al control de pasajeros y personal en el Sector del Aeropuerto, se efectuó sin inconvenientes, colaborando con el personal de la Armada que brindaba la seguridad; como sugerencia debería prohibirse desde el inicio del despliegue la concurrencia a los Aeropuertos de la FAS a todo periodista extranjero a efectos de resguardar la información sobre disposición y ubicación de medios.

4. Respecto a la seguridad en las comunicaciones, se cumplió satisfactoriamente, aunque para mayor celeridad se utilizó teléfonos punto a punto con la FAS y otras Bases de despliegue, que no ofrecían una seguridad óptima, la cual se logró al instalarse el equipo codificador de voz "DATOTEL", en éste aspecto se sugiere, implementar desde el comienzo los medios que aseguren las comunicaciones de este tipo.

Cap. Ortiz

ANEXO 5

ARTILLERIA ANTIAEREA

1. El alojamiento destinado a tropa es inadecuado por ser frío, incómodo y sin sanitarios suficientes. No obstante, esta deficiencia es salvada por la utilización de los refugios tipo Bunker ubicados en las proximidades de la pista.

2. Estos alojamientos reunen los requisitos de comodidad, luz, calefacción y seguridad, como única deficiencia se observa la carencia de agua corriente.

3. La Unidad no cuenta con camas y colchones para proveer al // personal de tropas.

4. El transporte necesario para ubicar los cañones, distribuir el personal, brindar asistencia logística y técnica a las diversas posiciones, se cumple satisfactoriamente con dos vehículos particulares (camión y camioneta carrozada) cedidos por Defensa Civil, dado que la Unidad no cuenta con medios para dotar a la batería.

5. El servicio médico al personal de la batería, es canalizado por intermedio del medio del Escuadrón Aéreo, quién deriva los casos al consultório médico externo según corresponda.

6. La defensa del Aérodromo se realiza en base a las determinaciones de los objetivos vitales, designados por el Jefe de Unidad.

7. En razón de que la batería opera durante el día, las piezas son cubiertas desde las 0800 horas hasta las 1900 horas, eventualmente se cubren durante la noche en caso que lo disponga el CIC.

8. El equipamiento del personal es el adecuado. El personal no presenta deficiencias en el aspecto operativo.

(6)

Problemas a resolver en la Integración con las Baterías Antiaéreas.-

1º) Necesidad de permanecer en la Batería, de administrar de controlar.- como único oficial de la misma.-

2º) Pierdo un día completo en el turno, otro en el descanso y luego tengo que cubrir retén para reemplazar al oficial que entra al día siguiente.

3º) Mi batería no opera de noche y menos en alarma verde. Por lo tanto no se justifica que el Oficial Jefe de Ba. permanezca levantado

4º) Durante las horas de sueño, no se justifica las pruebas de equipo o ligazón, a las 23:00hs o las 04:00hs.

5º) El radar alta no se utiliza, debido a que se encuentra en el Bunker, en caso de ataque hay que interrogarlo, y las piezas de 20 mm no escuchan la información, ya que el Motrac se encuentra en el turno de Artillería.-

6º) un turno se crea para darle continuidad en el servicio a la Batería o compañía.- En este caso, el titular permanece en el aeródromo h24, por lo tanto el turno no se justifica.-

Sugerencias:

1º) Mantener la misma distribución geográfica de los piezas sobre el Terreno

2º) Depender de la central de defensa antiaérea en lo que respecta a la Apertura del Fuego, Ubicación del blanco y aviso de tipo de Alarma (Verde-Amarilla y ROFA)

4º) Responsabilidad por parte de cada Jefe de

batería de la instrucción de sus hombres, de la disciplina racionamiento, descansos, mantenimiento del material, control de equipamiento, etc.-

DEPENDENCIA	NOTA DE ENTRADA POR DEVOLUCION	PROCEDENCIA	Nº DE DOCUMENTO

COD. MOV.	COD. DEP. RECEP.	FECHA ENTRADA DIA	MES	AÑO	DEPOSITO	CONC.	UNIDAD FUNCIONAL OBRA
87		24	6	82		3/4	

OBSERVACIONES Grupo Nº de Vigilancia y Control Aereo

IMPUTACION PATRIMONIAL				
CUENTA	SUS-CTA	1º DER.	2º DER.	3º DER.

SEG.	Nº ELEMENT.	CODIGO MATERIAL O ARTICULO CLASIF.	GRUPO	ITEM	CLAS.	DESCRIPCION	UNMED.	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	IMPORTE	DOTACION FIJA
DEVOLUCION		705	146	2000		sick-up Chevrolet mod.					
						C. 101 año 1973 motor Nº					
						A-55133 - Nº TAL 35157		1 000			
		570	230	00909		manija taladro enc 1/2"		1 000			
		570	230	00190		Socalbuz enc 1/2 - 3/4		1 000			
						Rueda de auxilio armada					
INGRESO MATERIAL											
						TOTALES					

VEHICULO PROPIETARIO	CHAPA	Nº DE BULTOS	KGS.

ARMANDO R. MORENO — ENTREGA Ten. Centurión

FIRMA Y SELLO AUTORIZANTE

MAT. 57 5/4

RESUMEN DE ACTIVIDADES DEL RADAR MOVIL

ALOJAMIENTO

1. Apto en la Base Aeronaval durante un corto periodo. Al arribo de mayores efectivos y por carencia de servicios mínimos se trasladó el personal de oficiales a un albergue municipal con instalaciones aptas. El personal de suboficiales y soldados también fue derivado a un pabellón cedido por YPF de Río Grande. Estas instalaciones si bien eran precarias, contaban con agua caliente y excelente calefacción. Cabe destacar la eficaz colaboración del personal directivo y operarios de YPF.

RACIONAMIENTO

2. Apenas satisface la calidad de la comida y deficiente atención al personal de Suboficiales Subalternos. Se destaca el mejoramiento de ración con el refrigerio y desayuno provisto por gestión del Jefe de sector.

TRANSPORTE

3. Es necesario otro vehículo tipo Unimog para el traslado de la antena, shelter, grupos generadores y carga en general lo que agilizaría enormemente la ubicación y traslado del radar en diversas posiciones, además de un vehiculo liviano para traslado de personal, el que fue satisfecho por colaboración del personal directivo de YPF.

CONTRA INCENDIO

4. Se contó con matafuegos y equipos contra incendio propios. Sin novedad.

ABASTECIMIENTO

5. Se observó ágil provisión de combustibles, lubricantes y repuestos.

VYCA

6. Altamente satisfactorio el rendimiento del equipo de radar, con breves interrupciones producidas por fallas en el Shunt Regulator. Despues de 70 días de operación se reemplazó el intercambiador de calor por serias averías en sus cañerias internas.

7. Con respecto al personal de oficiales y suboficiales operativos y técnicos tuvieron un excelente desempeño. Se confeccionaron los anexos 10 correspondientes.

ANEXO 6-2

SITIO Y EVALUACION DE RADAR

PRODUCIDO POR: Jefe radar móvil Nº 1.

PARA INFORMACION DE: SEÑOR JEFE SECTOR DEFENSA RIO GRANDE

SITUACION: Evaluación del sitio de emplazamiento actual del radar móvil y futuro emplazamiento.

ACTUAL EMPLAZAMIENTO:

I - TOPOGRAFIA:

1. El sitio permite visualización lejana en los 360º con eco fijos en el sector sur por cadena montañosa a 40 MN del centro de pantalla. Perfecta detección en el sector norte y este.

II - PROXIMIDAD AL CIC Y BASE AERONAVAL:

2. Camino asfaltado desde los lugares citados hasta el radar con solo 100 metros de camino de tierra en perfectas condiciones.

III - FACILIDADES DE COMUNICACIONES:

3. Actualmente se utiliza un par telefónico cedido por YPF, además del equipo de microondas con un canal de servicio, ambas en excelentes condiciones en cuanto a rendimiento.

IV - PROXIMIDAD A LA PISTA DE ATERRIZAJE:

4. La actual posición de 3 MN de la pista permite el apoyo a todo tipo de avión para ser ubicado en el punto de 15 MN o 10 MN para para colocarse en la entrada de ILS.

V FACILIDADES DE APOYO LOGISTICO:

5. En la actual posición se sastifacen plenamente ya que está a 4 Kms de la Ciudad de Rio Grande y a 8 Kms de la Base Aeronaval. Se cuenta con una cañeria de provisión de gas cedido por YPF sin cargo, al igual que una linea de 220 Volts para iluminación de la carpa. El personal de suboficiales y soldados se aloja en un pabellón con habitaciones para 2 camas cada una, también cedidas sin cargo por YPF y a 2 Km del radar.

VI DEFENSA CONTRA GOLPES DE MANO:

6. Personal de infantería de Marina destinado a tal fin se aloja en el pabellón de YPF anteriormente mencionado, que en caso de despliegue toma posición en los 360º de la ubicación del radar.

CONCLUSION:

7. En caso de Operación prolongada el personal de turno en la carpa cuenta con calefacción e iluminación, haciendo notar que en caso de alarma roja la totalidad del personal permanece en la carpa próximo al radar. El equipamiento funciona en forma muy estable desde el comienzo de la operación.

FUTURO EMPLAZAMIENTO:

I - TOPOGRAFIA:

1. El sitio permite vizualización lejana en los 360° con eco fijos en el sector sur por cadena montañosa a 40 MN del centro de pantalla. Perfecta detección en el sector Este y Norte. El futuro sitio está ubicado en la cima de un cerro y el equipamiento será llevado arriba con camiones o vehículos proporcionados por el batallón de infantería.

II - PROXIMIDAD AL CIC Y BASE AERONAVAL:

2. Dista la nueva posición a unos 20 kms de los lugares citados anteriormente, observándose unos 7 kms de caminos de tierra en buenas condiciones.

III FACILIDADES DE COMUNICACIONES:

3. Se contaría con un canal de servicio de microonda y sería tendido un cable telefónico, a cargo del Batallón de Infantería de Marina, que cruzaría caminos y con una longitud aproximada de 6 km.

IV - PROXIMIDAD A LA PISTA DE ATERRIZAJE:

4. La futura posición estará ubicada aproximadamente a 7 MN de la pista.

V FACILIDADES DE APOYO LOGISTICO:

5. La futura posición dista a 20 Kms, lo que demoraría algo más el abastecimiento. Se carecería de gas para calefacción e iluminación para la carpa. El alojamiento de Suboficiales y Soldados dista aproximadamente a 15 Kms del futuro emplazamiento.

VI DEFENSA CONTRA GOLPE DE MANO:

6. Personal de infanteria de marina destinado a tal fín en caso de despliegue adopta posiciones en los 360 °.

CONCLUSION:

7. En caso de operación prolongada se impone contar con alimentación eléctrica y calefacción para carpa y carromato. Finalmente la operación de desarmado y armado demandará un tiempo aproximado de 10 horas de inactividad operativa.-

Mayor Manuel Valdevenitez
Jefe Radar Movil

A C T A

1. En Río Grande, a los 24 días del mes de Junio de 1982, se la labra la presente Acta para dejar constancia de la entrega en devolución por parte de la Fuerza Aérea Grupo Nº 2 VYCA a YPF División Suministro de Gas Oil Artico (200 lts. C/UO, los mismos permanecerán en custodia de Y.P.F. (Río Grande) hasta que se formalice la correspondiente acreditación del importe correspondiente a la Fuerza Aére.

2. En prueba de conformidad con lo señalado precedentemente se procede a firmar la presente Acta en original y dos copias.

Teniente Rodolfo E. CENTURION

Mayor Mte FERNANDO ARANGO
Jefe de Materiales
Zona Tierra del Fuego

Se deja constancia de haberse recibido la cantidad de DIEZ (10) tambores de Gas Oil Artico c/u 200 lts. - - - - - - - - - - - - - - - - -

My. Juan Mouduca.

ANEXO 7

INFORME DE COMUNICACIONES

1. Las comunicaciones del Sector de Defensa RIO GRANDE (S D GRA) se fueron implementando en el tiempo; la deficiencia más grande en un primer momento fue la falta de "Oficial de Comunicaciones". En el período de instalación del CIC. Para obviar tal deficiencia este cargo lo cubrió personal no especialista y sin perjuicio de funciones.

2. La creación del S D GRA, al no estar en una Unidad de la Fuerza, mostró la grave deficiencia de las comunicaciones, ya que en ningún momento se pudo utilizar los medios con que cuenta otra Fuerza Armada (los de Armada en RIO GRANDE).

3. El equipo GRINEL instalado no rindió en la medida esperada puesto que presentó problemas de funcionamiento y de rendimiento por las frecuencias asignadas motivando que su uso fuera muy esporadico.

4. Con la instalación de los teléfonos punto a punto (PaP) se trabajó normalmente pero es necesario destacar que al no disponerse de equipos codificadores de voz, tipo DATOTEX, MAPA o similares la seguridad quedó totalmente vulnerada (se instaló un equipo DATOTEX el día 24 May).

5. Se instalaron teléfonos P a P con los siguientes corresponsales desde el SIC:

- CRV FAS
- CRV MITA
- CRV ACC CRV
- GAL CIC GAL
- BUE CDO AE DEF
- GRA COC (Base Aeronaval GRANDE)
- GRA CABECERA PISTA 25

6. Para el tráfico de mensajes se colocaron teletipos PaP con:

- CIC GAL
- EAS CRV (2)

7. La vulnerabilidad de las comunicaciones está dada por el sistema de microondas de ENTEL; esto a su vez atenta seriamente contra la seguridad ya que pueden ser facilmente interceptables.

8. Para un futuro despliegue de SECTORES DE DEFENSA a lugares ajenos a la Fuerza es necesario contemplar los siguientes aspectos:

a) Desplegar prioritariamente personal y material de comunicaciones que permitan establecer enlaces rápidos, seguros y oportunos.

b) Asignar personal de operadores y mecánicos para asegurar el funcionamiento del sistema de comunicaciones.

BUSQUEDA Y SALVAMENTO

1. Se contó con los siguientes medios para tal fin:

PUMA SA 330: el mismo cuenta con un radio de acción de 150 NM con una hora de búsqueda, regresando con 30 minutos remanentes. La capacidad del mismo es rescate con grúa y nadador de rescate.

SKYWAN. Radio de acción de 200 NM con una hora de búsqueda desde línea de mar.

Posee 2 bot es salvavidas para 7 personas, 3 contenedores de víveres con elementos de supervivencia y 2 radios para hacer Howing y sonoboya.

En caso de solicitar despegues por medio de la alerta se despegaba en el siguiente orden:

1º) SKYWAN
2º) PUMA

Era sumamente importante conocer el Q W para guiado de radar.

INCONVENIENTES

La radio Sarke emite en 121.5 para hacer horning se debe realizarlo en 243 o sea la armónica y da corto alcance 5/7 NM. Es conveniente poseer en equipo de supervivencia personal la pantalla reflectora radar.

Anexo 9-L

4.

A C T A

En Río Grande, asiento del Sector de Defensa Aérea Río Grande, a los veinte días del mes de junio de mil novecientos ochenta y dos, se labra la presente Acta a efectos de dejar constancia de la destrucción de c/u 2 (dos) espoletas Mu de culote modificadas de un segundo de tiempo de armado codificadas bajo el número 2-671 de la C.A. 54D, por haberse verificado que las mismas se encontraban ya armadas, dando cumplimiento así a las reglamentaciones vigentes en materia de normas de seguridad para el manipuleo de explosivos.—
La presente Acta se labra en tres ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto.----------

Ten. MARTIN ROLANDO
Aux.Mant.Esc. M-V

Cap. [illegible] SAFFIA
A-4 Encl.Def.Aer.Cde.

VºBº

Com. CARLOS CORIMO
Jefe Sect.Def.Aer.Grande

Anexo 9-1

A C T A

En Río Grande asiento del Sector de Defensa Río Grande, a los diecisiete días del mes de junio de mil novecientos ochenta y dos, se labra la presente acta a los efectos de dejar constancia del material de Armamento Aéreo (C.A. 54D) consumido y destruido, durante las operaciones aéreas realizadas entre los días siete de abril y diecisiete de junio de mil novecientos ochenta y dos.

MATERIAL CONSUMIDO

NRO C.A.54D	ELEMENTO	CANTIDAD
2-557	COLETA BOMBA BR-17	18
2-558	COLA BOMBA BR-17	9
2-559	COLA BOMBA BR-17	9
2-565	ESPOLETA Nº 78 MK2	18
2-574	DETONADOR Nº 57 MK3	18
2-662	CUERPO BOMBA BR 250	22
2-663	COLA CURVA BOMBA BR250	22
2-670	CONO DE PENETRACION BR 250	16
2-671	ESPOLETA MD COLA (t_R=0.5seg.)	4
2-671	ESPOLETA MD COLA (t_R=1.0seg.)	18
2-673	ESTABILIZADOR BOMBA COLA	22
2-672	CONJUNTO ESPOLETA MOD. MD COLA	22
2-678	DETONADOR MOD. MD COLA	22
2-499	CONJUNTO ARO	46
2-226	ALAMBRE DE AMARRA	46
2-223	CLIP DURO	44
2-224	CLIP BLANDO	44
2-498	SUJETADOR ALAMBRE	70
2-557	CARCASA BOMBA BR 17	36
2-110	MUNICION 30 mm. GAU/8LI	1161
2-108	MUNICION 30 mm. M8L	1422
2-113	CARTUCHO PIROTECNICO P/CARGA DEFA	45
2-	ESPOLETA CAMPA R	6
	REFORZADOR PARA ESP. CAMPA R	6
	CARGA PARA BOMBA BR 250	44
	MUNICION 30 mm. TRAZANTE	124
	CARTUCHO EYECTOR I-28	40
	ESPOLETA MAINA ELECTRICA	1

MATERIAL DESTRUIDO

1-124	PORTABOMBA CBR	4
1-116	ABATIDOR CBS 1 DER.	4
1-114	ABATIDOR CBS 1 IZQ.	4
1-121	LANZADOR MK11	2
1-123	PORTABOMBA PUNTA ALA(PAR) DER.	1
1-122	PORTABOMBA PUNTA ALA(PAR) IZQ.	1
1-126	PORTABOMBA RAIZ (RBR) DER.	3

CONT////////////

////INUACION

1-125	PORTABOMBA RAIZ (RBM) IZQ.	3
	MISIL SHAFRIR INFRARROJO	2

NOTA: No se consignan C/U 5 (CINCO) Chasis y C/U 10 (DIEZ) Cañones completos pertenecientes a aviones accidentados C-409, C-428, C-433 C-436, C-437 por considerarse parte de los mismos.
Para constancia de lo actuado firman al pie en cuatro ejemplares de un mismo tenor y al solo efecto el Comodoro Carlos CORINO Jefe del Sector de Defensa Río Grande, el Mayor Carlos Napoleón MARTINEZ Jefe del Escuadrón Aeromovil M-V, el Capitán Carlos SAPIA A4-GRA, y el Teniente Martín ROLANDO auxiliar Escalón Técnico M-V.

[illegible] IA
A4 - GRA

TEN. MARTIN ROLANDO
Aux. Esc. Téc. M - V

MY. CARLOS N. MARTINEZ
Jefe Esc. Aerom. M - V

Vº Bº

COM. CARLOS CORINO
Jefe Sector Def. Río GRANDE

ANEXO 9-2

EXISTENCIA DE EXPLOSIVOS CLASE A Y B

CLASE A

NRO	E L E M E N T O	CANTIDAD	PESO	VOLUMEN
	Espoleta SSQ	41	85	0,25
	Espoleta Kappa III	80	240	0,80
	Espoleta Kappa Eléctrica	44	200	0,40
	Espoleta Gamma R	46	80	0,20
	Espoleta p/bomba MK 17 y 16 detonadores	23	15	0,10
	Espoleta MU de Cola	174	250	1,60
	Espoleta para bomba MATRA	19	150	0,80
	Conjunto armado bomba MATRA	19	360	1,00
	Espoleta MK 352 MK2	184	80	0,25
	Cajón con cartuchos impulsores	1	150	0,40
	TOTALES:		1.610	5,80

CLASE B

NRO	E L E M E N T O	CANTIDAD	PESO	VOLUMEN
	Cuerpo Bomba BR 250	62	15.500	8,50
	Cuerpo Bomba Matra 400	19	7.600	5,00
	Cuerpo Bomba MK 17	16	8.000	5,00
	Misil Shafrir	18	5.440	60,00
	Munición 30 mm	29604	26.000	22,00
	Motor cohete Zunni	102	4.630	10,00
	Cabeza cohete MK 24	34	680	1,00
	Cabeza cohete MK 32	68	1.860	1,50
	Bomba 25 Lbs	380	3.720	3,75
	Cola p/bomba BRP	80	1.600	8,00
	Cola p/bomba BR	58	450	5,40
	Cola p/bomba Matra	19	200	7,00
	Cola p/bomba MK 17	25	625	6,00
	Paracaídas p/bomba Matra	19	200	1,00
	Cono penetración cohete Zunni	34	50	0,10
	Como penetración bomba BR	62	50	0,10
	Cajón c/alambres, clips, aros etc	1	30	0,10
	TOTALES:		1.610	5,80

ANEXO 9-3

EXISTENCIA DE MATERIAL PORTANTE DE APOYO

NRO	E L E M E N T O	CANTIDAD	PESO	VOLUMEN
	Portabombas PRR	7	1.750	12,25
	Portabombas PBR	2	200	0,30
	Portabombas CBR (nafgan)	10	1.250	10,00
	Portabombas TWR	13	600	2,30
	Portabombas NP 502	14	1.400	7,35
	Portabombas liviano Nafkal	37	1.000	4,80
	Lanzador de misil (laucher)	17	800	3,80
	Carro portabombas 1000 Kgs	2		
	Carro bolt 6 (PRR)	5	4.000	5,00
	Carro transporte de misil	11	44 0	5,40
	Carro transporte de espoletas	2	80	1,20
	Adaptador para bombas	9	200	0,70
	Adaptador intermedio	8		
	Carro elevador de PRR	9	400	3,20
	Carro Steimbock	9	3.600	12,60
	Cuna para chasis cañon	7	120	1,00
	Chasis cañon	4	400	4,00
	Cañón 30mm (de repuesto) c/tubo cañon	10	1000	1,40
	Carro elevador hidráulico	2		
	Chatón 1.000 Kgs	2	240	2,60
	Carro plataforma 1000 Kgs	2	240	2,60
	Adaptador CES-1 (p/misil)	12	600	1,50
	Cohetera LAU 10	8	350	2,50
	Cono p/cohetera	104	450	3,40
	Autodirector misil Shafrir	1	35	0,10
	Maleta prueba de misil	1	150	1,20

CIC - GRA

1. La organización aplicada se adecuó a los medios y posibilidades para asegurar el funcionamiento del CIC.

2. Ante la realidad de instalar el CIC en la Base Aeronaval Río Grande, dentro del Area Naval Estratégico Austral (CANEA), la Fuerza Aérea carece del relevamiento de medios para la instalación de la Red de Observadores del Aire (ROA). Con el fin de agilizar y armonizar el funcionamiento se aceptó que lo previsto por ARA en cuanto a su despliegue y forma de trabajo de la ROA produjera información para el CIC.

3. La experiencia recogida indica que, si bien, el sistema funcionó, existen deficiencias que se resumen en los siguientes aspectos:

a) Deficiente instrucción (porque nunca se impartió).

b) Falta de equipamiento adecuado en los ROA.

c) Carencia del Centro de Filtraje.

d) Falta de equipamiento en FA (CIC) para centralizar el trabajo.

e) Falta de personal para este trabajo.

4. La Defensa Civil se encuentra organizada y trabaja de acuerdo a lo establecido por ARA. Se coordinó para que el CIC alertara, en caso necesario, a través de una conexión a la sirena, sobre los ataques aéreos.

5. Por falta de personal y de lugar físico para trabajar, este elemento no se integró al CIC en forma total.

6. La Artillería Antiaérea, cuando se instaló y comenzó a cubrir sectores, lo hizo armonizando su despliegue inicial con el de ARA. Luego se creó el Centro de Coordinación de Artillería Antiaérea (CCAA) para coordinar la AAa. de FA; E.A; ARA.

7. La M.I.C. trabajó de acuerdo a lo establecido, adecuándose a los medios disponibles en cuanto a locales, e instalaciones se refiere.

8. La M.I.T.A. desarrolló normalmente sus tareas de acuerdo a los conocimientos previos que tenía el personal.

9. Las comunicaciones se fueron implementando con el tiempo, llegando a ser satisfactorias en cuanto a los enlaces, pero deficientes en el aspecto seguridad, ya que la mayoría se realizó por vía telefónica (ENTEL). El equipo MAPA fue instalado el 24 de mayo.

10. El equipo GRINEL no pudo ser aprovechado en su totalidad por cuanto no aseguró el enlace rápido y eficaz que era necesario; la causa más importante fue la selección de frecuencias que daban bajos rendimientos, sobre todo, en las horas que por las operaciones en ejecución se hacia mas necesario su uso.

11. En lo referente al funcionamiento en sí del CIC, es de resaltar que se trabajó de acuerdo a los principios establecidos por la Fuerza; pero se tuvo mucha interferencia y situaciones difíciles con la operación de aeronaves de ARA que, al principio, no acataban ni aceptaban el control que ejerció siempre, el CIC.

12. Para resumir algunos de los problemas con aeronaves de ARA los sintetizan en

a) No confeccionan el Plan de Vuelo.

b) No respetan los horarios fijados para despegar.

c) Cambios de indicativos.

d) No cumplimiento de los planes de vuelo.

e) Desconocimiento del CIC de los "MARRONES" (AF. de ARA).

13. Con el correr del tiempo y ante la evidencia que la operación aérea en el Sector era controlada por FA se ajustaron los procedimientos y con ello se solucionaron muchos problemas.

14. Cuando se realizaron operaciones aéreas de ARA hacia MLV, en reiteradas oportunidades trató la COC de la BAM GRA dar instrucciones o datos operativos, este procedimiento fue aclarado y superado pero demuestra claramente que ARA no quiere aceptar que el control del espacio aéreo es de la Fuerza Aérea.

15. Lo más destacable del trabajo del CIC, fue que paralelamente con sus tareas, se cumplieron las de "Operaciones de una BAM" ya que, a través del Oficial de Turno del CIC se recepcionaba la Orden Fragmentaria, se ordenaba configurar los aviones, se analizaba y planificaba la misión y se hacia el guiado, con el radar, hacia y desde el OM.

16. Para muchas misiones de M-V se utilizó como guía un (1) avión LEAR-JET, sobre el cual se reunía, en rumbo, la Ella. de M-V guiado por radar.

17. Finalizadas las misiones, se producía el Informe Inicial para la FAS a través de las comunicaciones del CIC.

18. Como síntesis de lo expuesto, y con el objeto de facilitar, para el futuro, la instalación de CIC en lugares ajenos a las unidades de la fuerza se aprecia como necesario contemplar los siguientes aspectos.

a) <u>Prioritario</u>:

- Instalar las comunicaciones para las necesidades operativas.
- Destacar personal encargado de preveer alojamientos, racionamiento, etc.

b) - Asignar los medios de Apoyo (Radar, Artillería Antiaérea), y emplazarlos en su lugar operativo.

c) - Cumplidos los aspectos previos, desplegar los medios operativos (Aviones).

Total operaciones controladas:
302 en 71 días = 43 promedio.

may Carlos José ZUPIAÑEZ
Jefe CIC GRA

Caja 1 C11 "C"

Final FAS - Del Jefe del Sector de Defensa Grande

BAM 684

Orden Fragmentaria Nº: S/Nº — 01-05-82

Indicativo: "ECHO"

Desp.: 07:45 hs.
H.S.B.: 08:30 hs.
Aterriz.: 09:45 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 2

Salieron: 2

Llegaron al Objetivo: 2

Regresaron: 2

Efecto Logrado (Apreciado): Se desconoce

Armamento utilizado: Ninguno. Se llevó misil y cañones y no se tiró.

Tanques Consumidos: 3 de 1.300 lts. por avión. Total 6 tanques.

Orden Fragmentaria Nº: 1099 — 01-05-82

Indicativo: "LIMON"

Desp.: 10:00 hs.
H.S.B.: 10:45 hs.
Aterriz.: 12:15 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 2

Salieron: 2

Llegaron al Objetivo: 2

Regresaron: 2

Efecto Logrado (Apreciado): Se desconoce

Armamento utilizado: 2 misiles y cañones, pero no se tiró.

Tanques Consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: S/Nº — 01-05-82

Indicativo: "CICLON"

Desp.: 12:30 hs.
H.S.B.: 13:15 hs.
Aterriz.: 14:30 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 2

Salieron: 2

Llegaron al Objetivo: 2

Regresaron: 2

BAM 624
INF. FINAL FAS

Efecto Logrado (Apreciado): Distracción de actividad fijada al enemigo.

Armamento utilizado: Misiles y cañones (no se tiró).

Tanques Consumidos: 3 tanques de 1.300 lts. por avión; total 6 tanques.

Orden Fragmentaria Nº: 1113 — 01-05-82

Indicativo: "LIMON" (se cambió por Rubio)

Desp.: 19:55 hs.
M.S.B.: 16:40 hs.
Aterriz.: ---

Cantidad de Aviones:
Ordenados: 1
Salieron: 1
Llegaron al Objetivo: 1
Regresaron: Ninguno

Efecto logrado (Apreciado): Se desconoce

Armamento utilizado: Cañones y misiles, (no se tiró).

Tanques consumidos: 3 tanques de 1.300 lts.

Aviones perdidos (lugar, causa): Se desconoce.

Orden Fragmentaria Nº: 1114 — 03-05-82

Indicativo: "DARDO"

Desp.: 15:30 hs.
M.S.B.: 16:15 hs.
Aterriz.: 17:30 hs.

Cantidad de Aviones:
Ordenados: 2
Salieron: 2
Llegaron al Objetivo: 2
Regresaron: 2

Efecto logrado (Apreciado): Apoyo de Cobertura a MC 130.

Armamento utilizado: Misiles y cañones, (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

INFORME FAS

622

Orden Fragmentaria Nº: 1155 — 03-05-82

Indicativo: "PANCHO"

Desp.: 16:30 hs.
H.S.B.: 17:15 hs.
Aterriz.: 18:30 hs..

Cantidad de Aviones

Ordenados: 2

Salieron: 2

Llegaron al Objetivo: Regresaron ambos por orden superior.

Regresaron: 2

Efecto logrado: Se desconoce.

Armamento utilizado: Misil y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1163 — 04-05-82

Indicativo: "TALO"

Desp.: 10:30 hs.
H.S.B.: 11:05 hs.
Aterriz.: 13:00 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 2

Salieron: 2

Llegaron al Objetivo: 2

Regresaron: 2

Efecto logrado: Cobertura al VC 130 y Neptuno.

Armamento utilizado: Misil y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: S/Nº — 04-05-82

Indicativo: "BOLLO"

Desp.: 15:00 hs.
H.S.B.: 15:45 hs.
Aterriz.: 17:00 hs.

Cantidad de Aviones

Ordenados: 2

Salieron: 2

Llegaron al Objetivo: 2

Regresaron: 2

Efecto logrado: Cobertura Aérea. KC 130 y Neptuno.

Armamento utilizado: Misiles y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: S/Nº 08-05-82

Indicativo: "AGUILA" Desp.: 11:40 hs.
H.S.B.: 12:25 hs.
Aterriz.: 13:20 hs.

Cantidad de Aviones:
Ordenados: 2
Salieron: 2
Llegaron al Objetivo: 2
Regresaron: 2

Efecto logrado: Se desconoce.

Armamento utilizado: Misiles y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: 4 tanques de 1.300 lts.

Orden Fragmentaria Nº: 1101 21-05-82

Indicativo: "RAMO" Desp.: 09:40 hs.
H.S.B.: 10:25 hs.
Aterriz.: 11:40 hs.

Cantidad de Aviones:
Ordenados: 3
Salieron: 3
Llegaron al Objetivo: 3
Regresaron: 2

Efecto logrado: Impacto de cañones en una fragata tipo 21. Bomba 500 kt corta.

Armamento utilizado: 1 MK 17 y cañones.

Tanques consumidos: 2 de 1700 lts. del avión derribado.

Aviones perdidos (lugar, causa): Estrecho San Carlos. Art. Antiaérea de b

INF. FINAL FAS
BAM 6 RA
ANEXO 10

Orden Fragmentaria Nº: 1182 — 21-05-82

Indicativo: "PERRO"

Desp.: 09:45 hs.
H.S.B.: 10:30 hs.
Aterriz.: 11:45 hs.

Ordenados: 3

Salieron: 3

Cantidad de Aviones

Llegaron al Objetivo: 3

Regresaron: 3

Efecto logrado: 2 impactos de MK 17 a una fragata tipo 42.

Armamento utilizado: 1 MK 17 y cañones por avión.

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1193 y 1194 — 21-05-82

Indicativo: "CUECA Y LIBRA"

Desp.: 13:55 hs.
H.S.B.: 14:40 hs.
Aterriz.: 15:55 hs

Ordenados: 5

Salieron: 5

Cantidad de Aviones

Llegaron al Objetivo: 3

Regresaron: 4

Efecto logrado: Dos impactos de MK 17 y cañones en una fragata tipo 22.

Armamento utilizado: MK 17 y cañones.

Tanques consumidos: 2 de 1700 del avión que no regresó.

Aviones perdidos (lugar, causas): Monte Adam. Misil disparado por Harri

---

Orden Fragmentaria Nº: 1206 — 23-05-82

Indicativo: "POTRO"

Desp.: 08:45 hs.
H.S.B.: 09:30 hs.
Aterriz.: 10:15 hs.

Ordenados: 3

Salieron: 3

Cantidad de Aviones

Llegaron al Objetivo: -

Regresaron: 3

INF. FINAL FAS BAHIA

Efecto logrado: Ninguno

Armamento utilizado: MK 17 y cañones (no se tiró)..

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1205 — 23-05-82

Indicativo: "PUMA"

Desp.: 08:45 hs.
H.S.R.: 09:30 hs.
Aterriz.: 10:15 hs.

Cantidad de Aviones:
- Ordenados: 3
- Salieron: 3
- Llegaron al Objetivo: (no hubo reunión con el Lear-Jet).
- Regresaron: 3

Efecto logrado: Ninguno.

Armamento utilizado: MK 17 y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1214 y 1215 — 23-05-82

Indicativo: "DAGA y PUÑAL"

Desp.: 14:20 hs.
H.S.R.: 15:05 hs.
Aterriz.: 16:20 hs.

Cantidad de Aviones:
- Ordenados: 6
- Salieron: 5
- Llegaron al Objetivo: 4
- Regresaron: 3

Efectos logrados: Ninguno (no había blanco asignado).

Armamento utilizado: MK 17 y cañones.

Tanques consumidos: 2 de 1700 lts. más 2 de 1700 de un avión que no regresó.

Aviones perdidos (lugar, causas): Bahía Elefante. Posible derrito producido por Harrier.

INF FINAL FAS BAMGRA

Orden Fragmentaria Nº: 1225 — 24-05-82

Indicativo: "AZUL"

Ordenados: 5

Salieron: 4

Desp.: 10:15 hs.
H.S.B.: 11:30 hs.
Aterriz.: 12:15 hs.

Cantidad de Aviones

Llegaron al Objetivo: 4

Regresaron: 4

Efectos logrados: Impacto de 1 Bomb. de 1000 lbs. y cañones de 30 mm. a un barco de desembarco.

Armamento utilizado: 3 MK 17 - 2 ER 250 kg. y cañones 30 mm.

Tanques consumidos: 1 tanque de 1700 lts. perforado por esquirla.

Orden Fragmentaria Nº: 1233 — 25-05-82

Indicativo: "BANCO"

Ordenados: 2

Salieron: 2

Desp.: 10:00 hs.
H.S.B.: 10:45 hs.
Aterriz.: 12:00 hs.

Cantidad de Aviones

Llegaron al Objetivo: 2

Regresaron: 2

Efectos logrados: Ninguno.

Armamento utilizado: Cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1234 — 25-05-82

Indicativo: "BANCO"

Ordenados: 2

Salieron: 2

Desp.: 10:20 hs.
H.S.B.: 11:05 hs.
Aterriz.: 12:20 hs.

Cantidad de Aviones

Llegaron al Objetivo: 2

Regresaron: 2

INF FINAL FAS BAHIA GRA

Efectos logrados: Ninguno.

Armamento utilizado: Cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1256 — 28-05-82

Indicativo: "PORER"

Desp.: 11:00 hs.
H.S.B.: 11:45 hs.
Aterriz.: 13:00 hs.

Ordenados: 4

Salieron: 4

Cantidad de Aviones

Llegaron al Objetivo: Ninguno

Regresaron: 4

Efectos logrados: Ninguno

Armamento utilizado: BR 250 y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1266 — 29-05-82

Indicativo: "ÑANDU"

Desp.: 11:30 hs.
H.S.B.: 12:15 hs.
Aterriz.: 14:30 hs.

Ordenados: 2

Salieron: 2

Cantidad de Aviones

Llegaron al Objetivo: 2

Regresaron: 1

Efecto logrado: Ninguno (no había blancos asignados).

Armamento utilizado: BR 250 y cañones.

Tanques consumidos: 2 de 1700 lts. del avión que no regresó.

Aviones perdidos (lugar, causas): Bahía San Carlos. Posible derribo.

---

en carpeta día 12/13 JUN.

Corresponde: INFORME FINAL FAS - BAM GRA

Cont: Orden Fragmentaria Nº 1304 09-06-82

Efectos logrados: (Apreciado): Ninguno

Armamento utilizado: BR-250 Kg. (2 x avión) y cañones.

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1291 — 08-06-82

Indicativo: "PERRO"

Ordenados: 3 — Deap.: 13:30 hs.
H.S.B.: 14:15 hs.
Aterriz.: 15:30 hs.

Salieron: 3

Cantidad de Aviones

Llegaron al Objetivo: 3

Regresaron: 3

Efectos logrados: (Apreciado): Impacto en fragata tipo "12".

Armamento utilizado: BR-250 kg. (2 x avión) y cañones.

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1292 — 08-06-82

Indicativo: "GATO"

Ordenados: 3 — Deap.: 14:00 hs.
H.S.B.: 14:45 hs.
Aterriz.: 16:00 hs.

Salieron: 3

Cantidad de Aviones

Llegaron al Objetivo: 2

Regresaron: 2

Efectos logrados: (Apreciado): Impacto en fragata tipo "12".

Armamento utilizado: BR-250 kg. (2 x avión) y cañones.

Tanques consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1304 — 09-06-82

Indicativo: "CORAL"

Ordenados: 3 — Deap.: 14:45 hs.
H.S.B.: 15:30 hs.
Aterriz.: 16:45 hs.

Salieron: 3

Cantidad de Aviones

Llegaron al Objetivo: 3

Regresaron: 3

INF. FINAL FAS
BAM GRA.

Efectos logrados: (Apreciado): Ninguno

Armamento utilizado: BR-250 kg. (2 x avión) y cañones.

Tiempos consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: S/Nº — 10-06-82

Indicativos: "RANCHO Y PATA"

Ordenados: 2 — Desp.: 14:00 hs.
H.S.B.: 14:45 hs.
Aterriz.: 16:00 hs.

Salieron: 2

Cantidad de Aviones

Llegaron al Objetivo: 2

Regresaron: 2

Efectos logrados: (Apreciado): Ninguno.

Armamento utilizado: Cañones.

Tiempos consumidos: Ninguno.

Orden Fragmentaria Nº: 1323 — 13-06-82

Indicativo: "[illegible]"

Ordenados: 3 — Desp.: 15:15 hs.
H.S.B.: 16:00 hs.
Aterriz.: 17:15 hs.

Salieron: 2

Cantidad de Aviones

Llegaron al Objetivo: -

Regresaron: 2

Efectos logrados: (Apreciado): Ninguno por no encontrarse con la cobertura B-3

Armamento utilizado: BR-250 y cañones (no se tiró).

Tiempos consumidos: Ninguno

INF. FINAL FAS
BAM 6RA

Orden Fragmentaria Nº: 1324 — 13-06-82

Indicativo: "VULCANO"

Ordenados: 3 — Desp.: 15:15 hs.
Salieron: 2 — H.S.B.: 16:00 hs.
Aterriz.: 17:15 hs.

Cantidad de Aviones

Llegaron al Objetivo: -

Regresaron: 2

Efectos logrados: (Apreciado): Ninguno por no encontrarse con la cobertura M-3.

Armamento utilizado: M-250 y cañones (no se tiró).

Tanques consumidos: Ninguno.

INF. FINAL FAS - BAM, GEA

[illegible]

DIA-11-ABR (MLV)

LV-OLI	FK-28	MLV
LV-LUB	L-188	MLV
LV-OLI	FK-28	MLV

DIA-12-ABR

LV-MAL-FK-28	MLV
LV-CAP-L-188	MLV
LV-MAL-FK-28	MLV
LV-RUB-FK-28	MLV
LV-[illegible]-FK-28	MLV
LV-RUB-FK-28	MLV
LV-[illegible]-L-188 (CAN-CE, ADO)	MLV
LV-[illegible]-FK-28	MLV
15 LV-CAP-L-188	MLV

DIA-13-ABR

5T20 FK-28	MLV
4C-44-(DE-200)	MLV
5T20 FK-28	MLV

DIA-14-ABR

SIN MOVIMIENTO

DIA-15-ABR

5-T-1-L188	MLV
5-T-1-L188	MLV
5-T-21-FK-28	MLV

DIA-16-ABR

4-C-44 (DE200)	MLV
[illegible]-12 ([illegible])	
5T21 (FK-28)	MLV
5T21 FK-28	MLV
5T20 FK-28	MLV
5T21 FK-28	MLV

DIA-17-ABR

5T21 FK-28	MLV
5T20 FK-28	MLV
5T20 FK-28	MLV
5T21-FK-28	MLV

DIA-19-ABR

5T21-FK-28	MLV

DIA-20-ABR

5T21-FK-28	MLV

SECRETO

INFORME FINAL FAS.
BAM-GRA
Resumen Actividad ARA desde GRA.

DIA-21-ABR

LVMEN(B200)	MLV
PA-54 (SH7)	LOCAL
LORO (L188)	MLV
5T20 (FK-28)	MLV
5T20 (FK-28)	MLV
4C44(B200)	MLV

DIA-22-ABR

5T20(FK-28)	MLV
5T20 (FK-28)	MLV
5T20 (FK-28)	MLV

DIA-23-ABR

LVALL(B200)	MLV
5T20 (FK-28)	MLV
LVUP(L188)	MLV
RUSO(NEP)	BUSQUEDA

DIA-24-ABR

ESPONJA(B200)	MLV
LVMOL(2MC33)	MLV
ESPONJA(B200)	MLV
LVPER(2T34)	MLV
LVBOV(L188)	MLV

DIA-26-ABR

5T20 (FK-28)	MLV
LVBOV(L188)	MLV
BOTIN(B80)	LOCAL
LITORAL(SUE)	LOCAL
5T20(FK-28)	MLV
LVBOV(L188)	MLV

DIA-27-ABR

LVPER (FK-28)	MLV

DIA-28-ABR

LVPER(FK-28)	SUSPENDIDO
LVPER(FK-28)	CANCELADO
LVALL(B-200)	CANCELADO (GRA/GRA)
LVSOL(B-200)	CANCELADO (GRA/GRA)

DIA-29-ABR

LVDIM(FK-28)	MLV
LITORAL(SUE)	LOCAL
LV-DIM(FK-28)	MLV
LVPER(FK-28)	MLV
LITORAL(SUE 2)	LOCAL INST.
VINCHA(SUE2)	LOCAL INST.
LVBAT(2T-34)	MLV
LVDIM(FK-28)	MLV
LVPER(FK-28)	MLV

DIA-30-ABR

LVSOL(B200)	MLV
LVPER(FK-28)	MLV
LVPEG(SH7)	LOCAL
BOTIN(B80)	LOCAL
ASADOR(MC30)	LOCAL

DIA-01-MAY

LVPRO(PH2)	EXPLO
VINCHA(SUE)	MLV REG.COMB

DIA-02-MAY

LVJEP(B200)	LOCAL
CARLOS(NEP)	EXPLO

DIA-04-MAY

ASADOR(MC33)	LOCAL

DIA-06-MAY

LVLUP(L188)	BUSQ
RUSO(NEP)	EXPL

DIA-07-MAY

TORERO(NEP)	EXPL
ALCE(HH)	LOCAL

DIA-08-MAY

LVFOS(B200)	LOCAL
PUMA(SA330)	LOCAL

DIA-09-MAY

CARLOS(NEP)	EXPL

DIA-11-MAY

VINCHA(SUE)	LOCAL
LITORAL(SUE)	LOCAL
ALCE(SA330)	LOCAL
LVCAM(L188)	BUSQ
VINCHA(SUE)	LOCAL

DIA-12-MAY

OSCAR(NEP)	BUSQ
LVMJI(B200)	NAVEG
LITORAL(SUE)	LOCAL

DIA-13-MAY

CITRICO(SUE)	NO SALIO
ALCE(SA330)	LOCAL
LVJPR(NEP)	EXPL
LITORAL(SUE)	LOCAL
LVMJI(B200)	MLV
LVSOL(B200)	MLV

DIA-14-MAY

VINCHA(SUE)	LOCAL
LITORAL(SUE)	LOCAL
LV-MJI(B200)	MLV NO ENTRO

SECRETO

INFORME FINAL FAG. BAM GRA
Resumen Actividad ARA desde GRA

DIA-15-MAY
LVSOL(B200) MLV
LVTAL(MC33) MLV
LVMJI(B200) MLV
COLA(SUE) LOCAL

DIA-17-MAY
LVDIN(FK-28) MLV NO ENTRO
LVDIN(FK-28) MLV NO ENTRO

DIA-19-MAY
LITORAL (SUE) LOCAL
LVPER(FK-28) MLV
LITORAL(2SUE)
(3A4) LOCAL

DIA-20-MAY
BONITO(SUE) LOCAL
TABANO(A4) REGRESO SIN TIRAR
LITORAL(SUE) LOCAL

DIA-21-MAY
TABANO(A4)NO ENCONTRARON BLANCO
ALCE(SA330) BUS Y RES
LVTAL(SH7) BUS Y RES
TABANO(A4) MLV
LVGOM (F28) MLV NO ENTRO

DIA-22-MAY
LVSOL (B80) LOCAL
TABANO (A4) MLV
LITORAL (SUE) LOCAL
TERO (SUE)NO VIO BLANCO
LVGOM (F28) CANCELADO

DIA-24-MAY
LVSOL (V200) LOCAL

DIA-26-MAY
TABANO-(A4)SIN TIRAR
LVMAL (F28) MLV
LVSOL (MC32) MLV

DIA-27-MAY
LVLUP(L188) NO ENTRO
LVDAB (B200) RETRANSMISOR
TABANO (A4) REGPOR MET

DIA-28-MAY
TABANO (A4) MLV NOTIMO
LVMSZ (V80) LOCAL
LVBEC (MC32) LOCAL

DIA-29-MAY
COLIBRI (HH) LOCAL
LVLUP (L188) MLV
LVMJI (V200) RETRANSMISOR
LVMAL (F28) MLV
LVPER (F28) NO ENTRO
LVMJI(B200) RETRANSMISOR
LVSOL (B200) RETRANSMISOR

DIA-30-MAY
LVMAL (L188) MLV

DIA-31-MAY
LVMAL (F28) MLV

DIA-1-JUN
LVSOL (B200) RETRANSMISOR
LVDIM (F28) NO ENTRO
LVSOL (B200) RETRANSMISOR
LVDIM (F28) NO SALIO
PERITO (HH) LOCAL
ALCE (SA330) LOCAL
LVPIT (B200) LOCAL
LVDIM (F28) NO ENTRO
LVMJI (B200) RETRANSMISOR
LVDIM (F28) NO ENTRO

DIA-02-JUN
BUBU(B80) LOCAL

DIA-04-JUN
LVDIM (F28) MLV

DIA-05-JUN
TITI (2MC33) REGRESARON DE MLV
LVALL (B200) LOCAL

DIA-07-JUN
LVGOM (F28) CANCELADO
LVSOL (B200) CANCELADO
LVGOM (F28) REGRESO POR MET
LVPER (F28) NO POR MET

DIA-08-JUN
LVGOM(F28) NO ENTRO
LVPER (F28) NO ENTRO
LVGOM (F28) MALVINAS
LVSOL (B200) RETRANSMISOR
LVPER (F28) MLV
TABANO (A4) MLV

INFORME FINAL FAS _ BAHGBA
Resumen Actividad ARA desde GEA

DIA-09-JUN
LVCAL (F23) - MLV
LVCOM (F23) - MLV

DIA-11-JUN
LVDIK (F23) - NO ENTRO
LVSOL (B200) - RETRANSMISOR
LVDLL (F23) - MLV
TABANO (A4) - LOCAL

DIA-12-JUN
TABANO (A4) - NO VIERON BLANCO
LVMJI (B200) - LOCAL

DIA-13-JUN
TABANO (A4) - LOCAL
LVDIK (F23) - NO ENTRO

DIA-14-JUN
TABANO (A4) - LOCAL

DIA-15-JUN
TABANO (A4) - LOCAL

HORAS DE VUELO A MLV (APROXIMADAS) CALCULADAS A 0200 HORAS DE F-28 Y 0300 HORAS DE L-188 TOTAL 135.

INF FINAL FAS - RAM GRA

VUELOS DE ARA DESDE GRA

9 ABRIL			DESP.	
LV- PER	(F- 28)	GRA- MLV	08:17	
LV- BUL	(L- 188)	GRA- MLV	09:15	
LV- MAL	(F- 28)	GRA- MLV	10:17	
LV- CAP	(L- 188)	GRA- MLV	11:20	
LV- OLI	(F- 28)	GRA- MLV	12:28	
LV- BOM	(L- 188)	GRA- MLV	12:14	
LV- PER	(F- 28)	GRA- MLV	13:11	
LV- BUL	(L- 188)	GRA- MLV	14:08	
LV- MLV	(L- 188)	GRA- MLV	14:50	
LV- CAP	(L- 188)	GRA- MLV	16:23	
LV- OLI	(F- 28)	GRA- MLV	16:28	
LV- BOM	(L- 188)	GRA- MLV	17:58	
LV- MLV	(L- 188)	GRA- MLV	18:23	
LV- BUL	(L- 188)	GRA- MLV	19:00	
CABU	(MC- 33)	Local GRA	11:48	
10 ABRIL				
LV- LUP	(L- 188)	GRA- MLV	08:36	
LV+ PER	(F- 28)	GRA- MLV	08:23	
LV- OIM	(F- 28)	GRA- MLV	09:50	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- MLV	10:43	
LV- BUL	(L- 188)	GRA- MLV	13:27	
LV- OLI	(F- 28)	GRA- MLV	14:53	
LV- LUP	(L- 188)	GRA- MLV	13:51	
LV- MAL	(F- 28)	GRA- MLV	16:02	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- MLV	16:09	
LV- BUL	(L- 188)	GRA- MLV	19:24	
4-G-43	(B- 200)	GRA- USU	10:04	Traslado PAX
5-T-30	(HS-125)	GRA- USU	11:14	Traslado PAX
LV- ROG	(HS-125)	GRA- EPO	16:16	Traslado PAX
11 ABRIL				
LV- PER	(F- 28)	GRA- EZE	07:02	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- EZE	07:24	
LV- DIM	(F- 28)	GRA- EZE	07:12	
LV- BUL	(L- 188)	GRA- EZE	07:27	
LV- OLI	(F- 28)	GRA- MLV	08:41	
LV- LUB	(L- 188)	GRA- MLV	09:06	
LV- OLI	(F- 28)	GRA- MLV	14:38	
4-G+43	(B- 200)	USU-GAL-USU		
ALONDRA	(MC- 33)	GRA- USU		
LV- OLI	(FO 28)	GRA- EPO	19:40	
LV- LUP	(L- 188)	GRA- EPO	14:24	
LV- GOM	(F- 28)	EPO- GRA		
LV- RUB	(F- 28)	EPO- GRA		

INF FINAL FAS - BAM GRA
VUELOS de ARA DESDE GRA

12 ABRIL

LV- OLI	(F- 28)	EPO- GRA	
LV- RUB	(F- 28)	GAL- GRA	
LV- PER	(F- 28)	EPO- GRA	
LV- PRO	(NEPT)	EPO- GRA	
LV- MAL	(F- 28)	GRA- MLV	07:01
LV- CAP	(L- 188)	GRA- MLV	07:09
LV- MAL	(FO 28)	GRA- MLV	10:04
LV- RUB	(F- 28)	GRA- MLV	10:36
LV- PER	(F- 28)	GRA- MLV	11:37
LV- RUB	(F- 28)	GRA- MLV	15:02
LV- BUL	(L- 188)	GRA- MLV	CANCELADO
LV- PER	(F- 28)	GRA- MLV	17:38
LV- CAP	(L- 188)	GRA- MLV	18:12
4-G-43	(B- 200)	Local	
LV- HET	(MC- 39)	GRA- CRV	
LV- CAB	(MC- 39)	TRE- GRA	
LV- MAL	(F- 28)	GRA- EPO	19:35
LV- HAM	(B- 200)	TRE- GRA	

13 ABRIL

LV- CCL	(L- 188)	GRA- MDP	03:00	
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	08:00	QRF por TEC
LV- DHL	(SKYVAN)	GRA- GAL	10:13	Prefectura
4-G-44	(B- 200)	GRA- MLV	11:56	
LV- LUP	(L- 188)	GRA- USU		
5-T-20	(f- 28)	GRA- MLV	12:02	
2-P-112	(NEPT)	Local	Explor.	
TUCAN	(B- 80)	Local		
LV- BUL	(L- 188)	USU-GRA-EPO		
LV- RUB	(F- 28)	GRA- EPO	17:32	

14 ABRIL

4- F-22	(B- 80)	GRA- USU	10:31
4- G-43	(B- 200)	GRA- USU	10:59
CHICHE	(MC- 39)	Local	
LV- GOM	(F- 28)	GRA-USU-GRA	14:53
LV- LLC	(L- 188)	GRA-USU-GRA	15:29
LV- GOM	(F- 28)	GRA-USU-	19:39
LV- LLC	(L- 188)	GRA- USU	18:26
LV- CYL	(MC- 33)	TRE- GRA	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- EZE	21:24

15 ABRIL

LV- ARB	(NEPT)	GRA- EPO	05:56
LV- CLC	(L- 188)	USU- GRA	
LV- GOM	(F- 28)	USU- GRA	
5-T- 1	(L- 188)	GRA- MLV	10:01
CHINO	(MC- 33)	Local	

Vuelos de ARA desde GRA

FOLIO 3

IVAN	(MC- 33)	Local		
CANARIO	(Helicop)	Local	11:00	
CANARIO	(Helicop)	Local	13:16	
5-T-1	(L- 188)	GRA- MLV	14:53	
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	15:22	
LV- BUL	(L- 188)	PDI- GRA		
LV- JMP	(T- 34 C)	GAL- GRA		
LV- BUL	(L- 188)	GRA-USU-GRA		
LV- BOM	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- LUP	(L- 188)	GRA- EPO	20:26	

16 ABRIL

LV- BOC	(L- 188)	GRA-USU-GRA	07:45	
4-G-44	(B- 200)	GRA- MLV	08:32	
PA- 12	(PUMA)	GRA- MLV	08:45	Prefectura
LV- JEP	(B- 80)	USU- GRA		
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	09:01	
LV- JEP	(B- 80)	GRA- GAL	09:58	
PORA	(MC- 39)	Local		
LV- LUP	(L- 188)	GRA- EPO	11:40	
LV- MAL	(F- 28)	EPO- GRA		
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	13:36	
LV- BUL	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- DIM	(F- 28)	EZE- GRA		
5-T-20	(f- 28)	GRA- MLV	15:44	
LV- PEG	(SKYVAN)	GAL- GRA		Prefectura
LV- BUL	(L- 188)	GRA- USU	15:18	
PA- 22	(B- 80)	GRA- USU	16:20	
LV- CAP	(L- 188)	GRA		
LV- CAM	(MC- 33)	CRV- GAL		
CHICHE	(MC- 33)	Local		
LV- GOM	(F- 28)	GRA- USU	17:08	
PALENQUE	(T- 34 C)	Local		
LV- LUP	(L- 188)	GRA- EPO	18:52	
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	18:02	
LV- GOM	(F- 28)	GRA- EPO	18:46	

17 ABRIL

LV- PER	(F- 28)	USU- GRA		
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	09:37	
LV- PNA	(SKYV)	GAL- USU		Prefectura
LV- OLI	(F- 28)	EPO- GRA		
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	12:10	
LV- ARB	(NEPT)	GRA		
LV- LUC	(L- 188)	GRA		
TANO	(MC- 33)	GRA- USU	14:45	
LV- LCC	(L- 188)	GRA- EPO	15:26	
LV- OLI	(F- 28)	GRA- EPO	15:56	
LV- PEG	(SKYV)	GRA-USU-GRA	15:23	Prefectura
3-4-102	(Helicop)	GRA- USU	15:41	
PEPE	(T- 34-C)	Local		

INF. FINAL FAS. BAM GRA
VUELOS de ARA desde GRA

LV- BUL	(L- 188)	TRE- GRA		
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	18:46	
LV- BOV	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- BOV	(L- 188)	GRA- EPO	21:40	
LV- FYS	(B- 200)	Local		Rastreo 50 millas al este de GRA.

18 ABRIL

LV- FYS	(B- 200)	GRA- CRV	08:10	
BILLETE	(NEPT)	GRA-MLV-GRA	07:10	Explor.
5-T-20	(F- 28)	USU- GRA		
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	09:36	
CRIA	(MC- 39)	Local		
LV- DHL	(SKYV)	GRA-USU-GRA	10:32	Prefectura
LV- CAP	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- BOV	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- PER	(F- 28)	GRA- USU	14:39	
LV- LCB	(L- 188)	GRA- EZE	13:25	
5-T-20	(F- 28)	GRA- EZE	15:50	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- EPO	17:39	
LV- PER	(F- 28)	GRA- USU	18:27	
LV- HAM	(B- 200)	GAL- GRA		

19 ABRIL

LV- PER	(F- 28)	USU- GRA		
4-G-43	(B- 200)	Local		
LV- OLI	(HS-125)	EPO-GRA-EPO	16:29	
LV- DHL	(SKYV)	GRA-USU-GRA	10:50	Prefectura
LV- DOZ	(T-34 C)	Local		
5-T-21	(F- 28)	GRA- MLV	11:05	
LV- COL	(SUE)	EPO- GRA		
LV- DOZ	(T-34 C)	Local		
LV- ARB	(NEPT)	Local	14:32	Exploración
LV- DHL	(SKYV)	GRA-USU-GRA	15:41	Prefectura
LV- BEN	(MC- 33)	GRA- USU	15:33	
5-T-21	(F- 28)	GRA- GAL	16:32	
4-G-43	(B- 200)	GRA- USU	17:02	
LV- CUM	(NEPT)	GRA		
RUSO	(NEPT)	GRA- USU	22:19	
LV- ARB	(NEPT)	Local	14:32	Exploración

20 ABRIL

PA- 51	(SKYV)	GRA-USU-GRA	08:40	Prefectura
LV- LUP	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- RUB	(F- 28)	EPO- GRA		
LV- CAP	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- LUP	(L- 188)	GRA-USU-GRA	15:01	
PITI	(SUE)	Local	14:30	

INF. FINAL FAS - BAM GRA

VUELOS de ARA Desde GRA

5

LV- PER	(F- 28)	GRA- EPO	17:23	
LV- CAP	(L- 188)	GRA- EPO	18:50	
5-T-21	(F- 28)	GRA-USU-GRA	17:30	QRF por MET
5-T-20	(F- 28)	GRA-USU-GRA	18:29	QRF por MET
LV- BUL	(L- 188)	GRA- EZE	18:10	

21 ABRIL

ASFALTO	(NEPT)	Local	08:20	Exploración
LV- GEN	(B- 200)	USU- GRA		
LV- MEN	(B- 200)	GRA- MLV	09:50	
PA- 54	(SKYV)	GRA- MLV	10:25	Prefectura
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	10:30	
LV- LUP	(L- 188)	USU- GRA		
PANCHO	(SUE)	Local	12:03	
LV- BLD	(F- 28)	GRA- SCZ		
LORD	(L- 188)	GRA- MLV	12:15	
LV- MAL	(F- 28)	GRA- E&E	10:33	
ASADOR	(MC- 33)	Local	11:21	
LV- CPA	(1- 188)	TRE- GRA		
LV- PER	(T-34 C)	Local	13:55	
LV- DHL	(SKYV)	GRA-USU-GRA	14:12	
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	15:10	
LV- ETC	(PUMA)	Local	15:02	Prefectura
LV- DHL	(SKYV)	GRA-USU-GRA	16:35	Prefectura
LV- CAP	(L- 188)	GRA- EPO	16:38	
LV- LUP	(L- 188)	GRA- USU	17:50	
5-T-20	(F- 28)	GRA- USU	21:26	

22 ABRIL

LV- PEG	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	08:39	Prefectura
5-T-20	(F- 28)	USU- GRA		
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	09:54	
LV- ETC	(AUMA)	Local	11:32	Prefectura
4-G- 44	(B- 200)	Local	13:13	
ASFALTO	(NEPT)	Local	14:05	Exploración
LITORAL	(SUE)	Local	14:14	
LITORAL	(SUE)	Local	15:22	
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	15:26	QRF por TEC
LV- DHL	(SKYV)	Local	16:18	Prefectura
LV- MOL	(MC- 33)	Local	16:11	
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	16:26	
ASADOR	(MC- 33)	USU- GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	17:15	
LV- RHA	(PUMA)	GAL- GRA		Prefectura

23 ABRIL

LV- ETC	(PUMA)	GRA-USU-GRA	08:06	Prefectura
LV- LUP	(L- 188)	USU- GRA		
LV- ALL	(B- 200)	GRA- MLV	11:13	

INF FINAL FAS - BAH GRA
VUELOS de ARA desde GRA

5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	09:44	
ASFALTO	(NEPT)	Local	09:49	Exploración
LITORAL	(SUE)	Local	10:16	
LV- LUP	(L- 188)	GRA- MLV	11:56	
ARTICO	(T- 34 C)	Local	11:52	
PA- 50	(SKYV)	Local	11:34	
VINCHA	(SUE)	Local	12:05	
LV- OLA	(B- 200)	GRA-USU-GRA	12:24	
RUSO	(NEPT)	Local	13:02	Exploración
LV- PEG	(SKYV)	Local	14:51	Prefectura
LV- GOM	(F- 28)	GRA- USU	15:21	
LV- BOV	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- BOV	(L- 188)	GRA-USU-EPO	17:38	
LV- CAM	(L- 188)	GRA- EPO	17:40	
LV- MZE	(B- 80)	USU- GRA		

24 ABRIL

LV- JPR	(NEPT)	GRA- EZE	23:11	
ESPONJA	(B- 200)	GRA- MLV	07:50	
LV- MOL	(MC- 33)	GRA- MLV	09:44	
ESPONJA	(B- 200)	GRA- MLV	10:21	
LV- PER	(T- 34 C)	GRA- MLV	10:18	
LITORAL	(SUE)	Local	10:40	
LV- MEZ	(B- 80)	GRA- USU	11:34	
VINCHA	(SUE)	Local	10:40	
ALBATRO	(T-34 C)	Local	11:43	
LV- DIM	(F- 28)	PDI-GRA-USU		
VINCHA	(SUE)	Local	12:25	
LV- BOV	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- DIM	(F- 28)	USU-GRA-EPO		
LV- RHA	(PUMA)	GRA- GAL	16:29	Prefectura
LV- DHL	(SKYV)	GRA- GAL	16:55	Prefectura
LV- BOV	(L- 188)	GRA- MLV	17:20	

25ABRIL

LV- GOM	(F- 28)	USU-GRA-USU		
LV- MEZ	(B- 80)	USU- GRA		
LV- ALL	(B- 200)	Local	11:54	
LITORAL	(SUE)	Local	10:20	
LV- GOM	(F- 28)	USU- GRA		
LV- BEN	(MC- 33)	USU- GRA		
VINCHA	(SUE)	Local	11:17	
LV- BOV	(L- 188)	GRA-USU-GRA	11:57	
LV- MEZ	(B- 80)	Local	15:50	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- MLV	CANCELADO	
LV- GOM	(F- 28)	GRA- USU	18:03	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- USU	18:08	
BOTIN	(B- 80)	USU- GRA		

INF. FINAL FAS. BAMGRA
Vuelos de ARA desde GRA

26 ABRIL

LV- CWM	(NEPT)	EPO- GRA		
LV- GOM	(F- 28)	USU- GRA		
LV- BOV	(L- 188)	USU- GRA		
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	09:38	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- MLV	10:00	
LITORAL	(SUE)	Local	10:20	
ARTICO	(T- 34 C)	Local	11:02	
VINCHA	(SUE)	Local	11:21	
BOTIN	(B- 80)	GRA- MLV	13:22	
LITORAL	(SUE)	Local	13:33	
5-T-20	(F- 28)	GRA- MLV	14:22	
LV- BOV	(L- 188)	GRA- MLV	14:32	
BAGRE	(SKYV)	Local	14:34	Prefectura
LV- GOM	(F- 28)	GRA-USU-GRA	18:03	
LV- PER	(F- 28)	TRC- GRA		
LV- BOV	(L- 188)	GRA- EPO	20:07	

27 ABRIL

LV- GOM	(F- 28)	USU- GRA		
LV- ALL	(B- 200)	GRA- USU	09:21	
LV- GOM	(F- 28)	GRA- CRV	10:39	
LV- PER	(F- 28)	GRA-MLV-GRA	10:47	
LITORAL	(SUE)	Local	11:12	
LV- PRD	(NEPT)	LOcal	12:04	Exploración
VINCHA	(SUE)	Local	12:22	
LV- ALL	(B- 200)	USU- GRA		
GALLETA	(PUMA)	Local	12:48	Prefectura
LV- MJI	(B- 200)	GAL- GRA		
LV- ALL	(B- 200)	GRA-ADO-GRA	13:42	
LV- PEG	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	17:33	Prefectura
GALLETA	(PUMA)	Local	14:19	Prefectura
LV- BSL	(L- 188)	EPO- GRA		
LV- PER	(F- 28)	GRA-MLV-GRA	17:05	
LV- MAL	(F- 28)	PDI- GRA		
LV- BSL	(L- 188)	GRA- EZE	18:37	
LV- SOL	(B- 200)	GRA-USU-GRA	18:08	
LV- MLA	(F- 28)	GRA- EZE	18:23	

28 ABRIL

LV- PEG	(SKYV)	USU- GRA		Prefectura
LV- MJI	(B- 200)	GRA- TRE	12:31	
LV- JAL	(NEPT)	GRA- EPO	12:14	
LV- DIM	(F- 28)	PDI- GRA		
LV- ALL	(B- 200)	Local	13:27	
LITORAL	(SUE)	Local	13:33	
LV- CRC	(T- 34 C)	GAL- GRA		
ASADOR	(MC- 33)	Local	15:30	
VINCHA	(SUE)	Local	15:44	

Vuelos de ARA desde 6 [illegible]

TOMO 8

LV- FJS	(B- 200)	GRA-GAL-GRA	16:03	
PALETAS	(Helicop)	Local	16:20	
LV- DIM	(F- 28)	GRA- USU	16:42	
LV- PER	(f- 28)	GRA- USU	16:56	
MONO	(Helicop)	Local	17:48	
LV- BOM	(L- 188)	EPO- GRA		

29 ABRIL

LV- BOM	(L- 188)	GRA- EPO	07:13	
LV- SOL	(B- 200)	Local	08:12	
LV- DIM	(F- 28)	USU- GRA		
LV- PER	(F- 28)	USU- GRA		
CALETA	(SKYV)	Local	08:45	
LV- DIM	(F- 28)	GRA-MLV-GRA	08:56	
LV- PER	(F- 28)	GRA-MLV-GRA	10:00	
LV- DHL	(SKYV)	GAL- GRA		Prefectura
LITORAL	(SUE)	Local	10:22	
LV- CAM	(L- 188)	EPO- GRA		
VINCHA	(SUE)	Local	12:46	
LV- ALL	(B- 200)	Local	12:38	
LV- BAT	(T- 34 V)	GRA- MLV	12:37	
LV- DIM	(F- 28)	GRA- MLV-GRA	13:22	
LV- PER	(F- 28)	GRA-MLV-GRA	14:35	
LV- CAM	(L- 188)	GRA- EPO	14:08	
LV- SOL	(B- 200)	Local	14:17	
LV- BOM	(L- 188)	EPO- GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	14:52	
LV- BOM	(L- 188)	GRA- EPO	17:26	
LV- DIM	(F- 28)	GRA- USU	17:24	

30 ABRIL

LV- DIM	(F- 28)	USU- GRA		
LV- SOL	(B- 200)	GRA-MLV-GRA	08:21	
LV- PEG	(SKYV)	GRA- MLV	08:21	Prefectura
LV- DIM.	(F- 28)	GRA- EZE	09:21	
LV- PER	(F- 28)	USU- GRA		
LV- PER	(F- 28)	GRA-MLV-GRA	10:48	
LV- CES	(MC- 33)	USU- GRA		
LV- BUL	(L- 188)	EPO- GRA		
BOTIN	(B- 80)	MLV- GRA		
LV- BUL	(L- 188)	GRA- EPO	14:10	
LV- TAL	(MC- 33)	GRA- USU	13:45	
ASADOR	(MC- 33)	Local	13:46	
LV- MEZ	(B- 80)	Local	15:34	
LV- PER	(F- 28)	GRA- USU	16:15	
CARLO	(NEPT)	Local		
LV- MEZ.	(B- 80)	GRA- USU	17:45	
LV- ALL	(B- 200)	GRA- USU	17:47	

en carpeta aparte
8 MAY

Corresponde : INFORME FINAL FAS - BAM GRA

cont.//

Efecto logrado: Cobertura Aérea. KC 130 y Neptuno

Armamento utilizado: Misiles y cañones (no setiró)

Tanques consumidos: Ninguno.

Corresponde: INFORME FINAL FAS - BAM GRA

Resumen actividad ARA desde GRA

DIA+04-JUN
LVDIM (F28) MLV

DIA-05-JUN
TITI (F28) REGRESARON DE MLV
LVALL (B200) LOCAL

Corresponde: INFORME FINAL FAS
BAM GRA

en carpeta aire
1/2 MAY
5/6 MAY

VUELOS de ARA desde GRA

3 MAYO

LV- DIM (F- 28)	GRA- EPO		
BILLETE (NEPT)	Local	00:00	Exploración
BILLETE (NEPT)	Local	07:29	Exploración
LV- MEZ (B- 80)	Local	08:35	
LV- ALL (B- 200)	GRA-USU-GRA	09:03	
SEDANTE (B- 200)	Local	10:10	
LV- ADD (SKYV)	GAL-GRA		Prefectura
LV- RAL (SKYV)	GAL-GRA		Prefectura
BILLETE (NEPT)	Local	14:05	Exploración
LV- MAL (F- 28)	EPO-GRA		
LV- PER (F- 28)	USU-GRA		
CONDE (F- 28)	GRA-USU	14:31	Búsqueda (Belgrano)
LV- CLI (F- 28)	GRA-EPO	14:53	
LV- LUP (L-188)	MDP-GRA		
LV- MEZ (B- 80)	GRA-GAL-GRA	15:50	
LV- LUP (L-188)	Local	17:33	Búsqueda (Belgrano)
LV- CAB (T- 34 C)	GRA-GAL	18:08	
LV- ALL (B-200)	GRA-USU	18:09	
LV- ALL (TRAKER)	CRV-GRA		

4 MAYO

ASFALTO (NEPT)	Local	05:07	Exploración
LV- LUP (L-188)	Local	07:20	Búsqueda (Belgrano)
LV- PER (F- 28)	USU-GRA-USU		
LV- ADD (SLYV)	GRA-GAL	09:04	Prefectura
LITORAL (SUE)	Local	09:44	Ataque SHEFILD
LV- CAB (T-34 C)	GAL-GRA		
LV- PER (F- 28)	USU-GRA		
CONDE (F- 28)	Local	12:24	Búsqueda (Belgrano)
JULIO (SKYV)	Local	12:37	Prefectura
LV- BAR (B-200)	Local	13:28	
LV- RUB (F- 28)	EZE-GRA		
LV- LUP (L-188)	Local	14:59	Búsqueda (Belgrano)
ASADOR (MC-33)	GRA-MLV	14:17	

INF. FINAL FAS

VUELOS de ARA desde GRA

BAM GRA

10

LV-PER	(F-28)	USU-GRA		
CONDE	(F-28)	Local	12:24	Busqueda (Belgrano)
JULIO	(SKYV)	Local	12:37	(Prefectura)
LV-BAR	(B-200)	Local	13:28	
LV-RUB	(F-28)	EZE-GRA		
LV-LUP	(L-188)	Local	14:59	Busqueda (Belgrano)
ASADOR	(MC-33)	GRA-MLV	14:17	

5 MAYO

LV-DIM	(F-28)	EZE-GRA		
LV-CAM	(L-188)	EZE-USU		
LV-CAP	(L-188)	EPO-GRA		
LV-DIM	(F-28)	GRA-USU-GRA	08:33	
LV-RVB	(F-28)	GRA-EPO	09:32	
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA		
LV-MEZ	(B-80)	GRA-USU-GRA	09:42	
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA		
LV-CAP	(L-188)	GRA-USU-GRA	09:53	
LV-LUP	(L-188)	Local	10:28	Busqueda (Belgrano)
LV-CAM	(L-188)	Local	10:34	Busqueda (Belgrano)
LV-DIM	(F-28)	GRA-EPO	11:26	
LV-CAP	(L-188)	GRA-USU-GRA	13:24	
LV-BEC	(MC-33)	SJV-GRA		
ARTICO	(T-34C)	GRA-GAL	13:55	
LV-DHL	(SKYV)	GRA-GAL	14:27	(Prefectura)
LV-LUP	(L-188)	GRA-USU	14:34	
LV-CAP	(L-188)	GRA-USU-GRA	14:58	
ASADOR	(MC-33)	GRA-USU	15:12	
LV-MEZ	(B-80)	GRA-GAL	16:04	
LV-PER	(F-28)	USU-EPO		
LV-CAP	(L-188)	GRA-USU-GRA	16:16	
LV-CAP	(L-188)	GRA-EPO	18:01	
LV-RUB	(F-28)	EPO-GRA		
CARLOS	(NEPT)	Local	19:33	Exploración

6 MAYO

LV-CAM	(L-188)	GAL-GRA		
LV-RUB	(F-28)	GRA-USU	08:36	
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA		
LV-DIM	(F-28)	EPO-GRA		
LV-CAM	(L-188)	EPO-GRA		
LV-LUP	(L-188)	Local	10:03	Busqueda (Belgrano)
LV-MEZ	(B-80)	GAL-GRA-USU+GRA		
LV-MAL	(F-28)	EPO-GRA		
RUSO	(NEPT)	Local	11:43	Exploración
LV-DIM	(F-28)	GRA-USU-GRA	11:50	
LV-CAM	(L-188)	GRA-EPO	11:59	
LV-MAL	(F-28)	GRA-USU	12:31	
LV-DRM	(B-80)	GRA-GAL	12:59	
LV-ZEP	(B-200)	GRA-GAL	13:05	
LV-LAR	(MC-33)	GRA-GAL	13:37	
LV-CAP	(L-188)	EPO-GRA		
SENDERO	(TRAK)	GRA-USU	15:39	
LV-DIM	(F-28)	GRA-EPO	16:15	
LV-CAP	(L-188)	GRA-USU	17:00	
LV-CAM	(L-100)	EPO-GRA		

VUELOS de ARA desde GRA

INF. FINAL FAS BAM GRA

11

LV-CAP	(L-188)	GRA-USU	17:00	
LV-CAM	(L-100)	EPO-GRA		

7 MAYO

LV-PER	(F-28)	USU-GRA-TRE		
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA		
LV-CAM	(L-188)	GRA-EPO	14:37	
LV-LVP	(L-188)	USU-GRA-GAL		
TORERO	(NEPT)	GRA-USU	16:40	
ALCE	(Helicop)	Local	17:12	
TAMBOR	(SKYV)	GRA-Est.LA SARA	17:17	(Prefectura)
LV-BOC	(MC-33)	GRA-USU	17:37	
LV-BOV	(L-188)	GRA-TRE	17:30	
LV-MAL	(F-28)	USU-TRE		

8 MAYO

LV-BOV	(L-188)	TRE-GRA		
LV-JEP	(B200)	GAL-GRA		
LV-FCS	(B-200)	Local	09:29	
LV-BOV	(L-188)	GRA-USU	09:28	
PUMA	(PUMA)	Local		
TAMBOR	(SKYV)	La SARA-GRA		(Prefectura)
LV-JPR	(NEPT)	USU-GRA		
LV-BOV	(L-188)	GRA-USU	16:55	
LV-NEZ	(B-200)	Local	15:19	
LV-MAL	(F-28)	EPO-GRA-USU	17:14	

9 MAYO

LV-BOV	(L-188)	USU-GRA-USU		
CARLOS	(NEPT)	Local	09:25	Exploración
LV-ALL	(B-200)	USU-GRA		
LV-BUL	(L-188)	EPO-GRA		
LV-ALL	(B-200)	GRA-GAL-GRA	11:15	
LV-BUL	(L-188)	GRA-USU-GRA	13:33	
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA		
LV-CAP	(L-188)	GRA-EPO	16:39	
LV-MEZ	(B-200)	GRA-USU	18:00	

10 MAYO

LV-MAL	(F-28)	USU-EPO		
LV-CAP	(L-188)	EPO-GRA		
LV-NEG	(B-200)	CRV-GRA		
LV-SOL	(B-200)	GRA-GAL-GRA	14:30	
LV-NEG	(B-200)	GRA-ADO	16:23	
LV-CAM	(L-188)	GRA-USU	16:30	
LV-OLI	(F-28)	CRV-GRA		

11-MAYO

LV-OLI	(F-28)	GRA-EPO		
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA-CRV	10:27	
VINCHA	(SUE)	Local	10:38 -	Inst.
LV-OLI	(F-28)	EPO-GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	12:25 -	Inst.
LV-RAL	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	12:33	Prefectura
ALCE	(HELIC)	Local B y S	12:48	

VUELOS de ARA desde GRA

INFORME FINAL FAS
BAM GRA

LV-CAM	(L-188)	Local		Busqueda –
LV-OLI	(F-28)	GRA-EPO	14:52	
VINCHA	(SUE)	Local	14:48	Inst.
LV-DIM	(F-28	EPO-GRA-EPO	19:19	
LV-GOM	(F-28)	GAL-GRA-EPO	19:44	
12 MAYO				
LV-BOV	(L-188)	EPO-GRA-EPO	01:34	
LV-RVB	(F-28)	EPO-GRA-EPO	01:53	
OSCAR	(NEPT)	Local	06:35	Exploración
LV-ABC	(NEPT)	Local	08:47	
LV-MEZ	(B-200)	USU-GRA		
LV-RAL	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	09:59	Prefectura
LV-MJI	(B-200)	Local		
LV-MEZ	(B-80)	GRA-USU-GRA	12:01	
LV-GOM	(F-28)	EPO-GRA-EPO	14:56	
LV-DIM	(F-28	CRV-GRA-EPO	16:37	
LV-ZUP	(A-4 Q)	CRV-GRA		
LV-BOV	(L-188)	EPO-GRA-USU		
LITORAL	(SUE)	Local	16:21	Inst.
LV-OLI	(F-28)	EPO-GRA-EPO	18:13	
LV-PIT	(B-80)	GRA-USU	18:01	
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA-GAL	18:59	
13 MAYO				
ALCE	(HELIC)	Local	09:12	
LV-JPR	(NEPT)	Local	10:12	Exploración
LITORAL	(SUE)	Local	12:05	Inst.
LV-PIT	(B-80	USU-GRA-GAL	12:56	
LV-RAL	(SKYV)	GRA-USU-GRA	11:49	Prefectura
LV-MJI	(B-200)	GRA-MLV-GRA	13:17	
LV-SOL	(B-200)	GRA-MLV-GRA	14:05	
LV-GIR	(MC-33)	GAL-GRA		
LV-CAS	(A-4 Q)	SJU-GRA		
LV-CAP	(L-188)	EPO-GRA		
LV-PIT	(B-80)	GAL-GRA		
LV-DIM	(F-28)	GAL-GRA		
14 MAYO				
LV-CAP	(L-188)	GRA-EPO	08:07	
LV-PIT	(B-80)	GRA-USU-GRA	08:39	
LV-MAC	(L-188)	USU-GAL-GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	10:48	Inst.
LV-CAS	(A-4 Q)	CRV-GRA		
LV-MAC	(L-188	GRA-USU	13:47	
LV-DIM	(F-28)	GAL-GRA-USU	16:12	
LV-MJI	(B-200)	GRA-MLV-GRA	14:09	NO ATERRIZO X TIT
LV-PIT	(B-80)	GRA-USU-GRA	14:41	
VINCHA	(SUE)	Local	16:29	Inst.
15 MAYO				
LV-SOL	(B-200)	GRA-MLV	09:48	
LV-TAL	(MC-33)	GRA-MLV	11:00	
LV-MJI	(B-200)	GRA-MLV	11:05	
LV-LUP	(L-188)	EPO-GRA-USU	12:40	

Vuelos de ARA Desde GRA

CNE FINAL FAS

GRd

LV-PIT	(B-80)	USU-GRA-USU	15:04	
LV-DIM	(F-28)	USU-GRA-GAL	17:26	
COLA	(SUE)	Local	17:16	- Inst.
LV-JPR	(NEPT)	GRA-EPO	19:47	

16-MAYO

LV-DIM	(F-28)	EPO-GRA		
CITRICO	(TRK)	GAL-GRA		
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA		
CITRICO	(TRAK)	GRA-GAL	12:39	
LV-LUP	(L-188)	GRA-MDP	13:03	
LV-PIT	(B-80)	USU-GRA		
LV-ALL	(B-200)	GAL-USU		
LV-PIT	(B-80)	GAL-USU		
LV-MJI	(B-200)	GRA-GAL	17:16	

17 MAYO

LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA		No entró en MLV
LV-ALL	(B-200)	USU-GRA-GAL	13:52	
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	13:12	No entró en MLV
LV-PER	(F-28)	GAL-GRA-USU	15:08	
LV-ALL	(B-200)	GAL-GRA-USU		
LV-PIT	(B-80)	USU-GRA		
LV-DIM	(F-28)	GRA-USU	17:43	
CITRICO	(TRAK)	GAL-GRA		
LV-FOR	(TRAK)	GAL-GRA		

18 MAYO

LV-DIM	(F-28)	USU-GRA		
LV-SOL	(B-200)	USU-GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	14:07	- Inst.
LV-PER	(F-28)	USU-GRA-EPO	17:35	
LV-SOL	(B-200)	Local	15:57	
CITRICO	(TRAX)	GRA-GAL	18:39	

19 MAYO

LV-ALL	(B-200)	USU-GRA		
LV-OLI	(HS-125)	CRV-GRA		Traslado C.J.F.ARA
LITORAL	(SUE)	Local	09:13	- Inst.
LV-PER	(F-28)	EPO-GRA		
LV-OLI	(HS-125)	GRA-TRE	11:21	
LV-ALL	(B-200)	GRA-USU	11:33	
LV-MAL	(F-28)	PDI-GRA-USU		
LITORAL	(SUE)	Local	11:17	- Inst.
LV-CAP	(L-188)	EZE-USU		
LITORAL	(SUE)	Local	13:21	- Inst.
LV-DIM	(F-28)	EPO-GRA-EZE	15:36	
LV-MAL	(F-28)	USU-GRA-EZE	15:30	
LV-CAM	(L-188)	USU-GRA		
LV-PER	(F-28)	GRA-MLV-GRA	15:29	
LITORAL	(SUE/A-4Q)	Local	16:21	- Inst.
LV-CAM	(L-188)	GRA-GAL	16:22	
LV-MEN	(B-80)	GRA-USU	17:22	

VUELOS de GRA desde GRA. INF FINAL FAS - BAH GRA

14

20 MAYO				
BONITO	(TRAX)	GAL-GRA		
LV-GOI	(TRAX)	GRA-GAL		
LV-GOM	(F-28)	EZE-GRA		
LV-CAP	(L-188)	USU-GRA-EPO	13:21	
LV-ALL	(B-200)	USU-GRA-USU	13:58	
TABANO	(A-4Q)	Local	15:35	Zona Oper. No tiró
LITORAL	(SUE)	Local	15:56	Inst.
BOTELLA	(HELIC)	Local	16:36	
LV-DAB	(B-200)	GRA-USU-GRA	17:12	
21MAYO				
BONITO	(TRAX)	GAL-GRA-GAL		
LV-BCD	(F-28)	GAL-GRA		
BOTELLA	(HELIC)	Local	16:01	
LV-GOM	(F-28)	GRA-MLV	16:07	No entró en MLV
LV-MEZ	(B-80)	USU-GRA		
BOTELLA	(HELIC)	Local	16:49	
LV-HAC	(MC-33)	USU-GRA		
BOTELLA	(HELIC)	Local	17:02	
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA		
LV-LEF	(TRAX)	GRA-USU	17:19	
LV-GOM	(F-28)	GRA-USU	17:39	
LV-PER	(F-28)	GRA-USU	17:43	
LV-BOV	(L-188)	GRA-EPO	18:05	
CITRICO	(TRAX)	GAL-GRA		
LV-FER	(TRAX)	GRA-GAL	19:56	
BONITO	(TRAX)	GAL-GRA		
LV-CAP	(L-188)	EPO-GRA		
LV-GAR	(TRAX)	GRA-GAL	01:16	
LV-DAB	(B-200)	GRA-USU-GRA	09:26	
TABANO	(A-4Q)	GRA-MLV-GRA	10:18	No encontro el blanco
BOTELLA	(HELIC)	Local	10:34	
ALCE	(PUMA)	Local B y S	10:46	Prefectura
LV-RAL	(SKYV)	Local B y S	10:46	Prefectura
LV-LEF	(TRAX)	USU-GRA		
* TABANO	(A-4Q)	GRA-MLV-GRA	14:08	Tiró San Carlos
LV-MEZ	(B-80)	GRA-USU	14:29	
ALCE	(PUMA)	Local	14:33	Prefectura
LV-BOV	(L-188)	EPO-GRA-USU	15:45	
LITORAL	(SUE)	Local	14:10	Inst.
22 MAYO				
LV-MAL	(F-28)	GAL-GRA-USU		
LV-GOM	(F-28)	USU-GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	11:06	
VENUS	(HELIC)	Local	11:39	
CITRICO	(TRAX)	GRA-GAL	12:14	
LV-MAL	(F-28)	USU-GRA-EPO	14:49	
LV-BOV	(L-188)	GAL-GRA-EPO	15:44	
LITORAL	(SUE)	Local	15:34	
LV-GOM	(F-28)	GRA-USU	16:25	
LV-CAP	(L-188)	GRA-USU	16:48	
VENUS	(HELIC)	Local	15:16	
LV MEZ	(B 200)	GRA - GAL	17:37	
SERENATA	(TRAX)	GAL - GRA		

(en conjunto 23/24 may

Vuelos de ARA desde GRA

ENF. FINAL FAS. - BMA GRA

LV-MEZ	(B-200)	GRA-GAL	17:37	
SERENATA	(TRAX)	GAL-GRA		

23 MAYO

LV-KAL	(EMB)	GRA-GAL		
LV-MEZ	(B-200)	GAL-GRA		
LV-SOL	(B-80)	Local	08:26	
TABANO	(A-4 Q)	Local	12:38	No tiraron
LV-GOM	(F-28)	USU-GRA		
LV-PER	(F-28)	USU-GRA		
LV-RIV	(HELIC)	GAL-GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	11:52	Inst.
PILU	(HELIC)	Local	12:19	
LV-BOV	(L-188)	EPO-GRA-GAL	14:50	
TERO	(SUE)	GRA-MLV-GRA	14:59	No vio blanco
ALCE	(PUMA)	Local B y S	15:03	Prefectura
LV-DHC	(TRAX)	GRA-USU	16:36	
LV-GOM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	15:39	
PERICO	(HELIC)	Local	16:52	
LV-PER	(F-28)	GRA-USU-GRA	17:24	

24 MAYO

LV-PER	(F-28)	GRA-EPO		
LV-MEZ	(B-80)	GRA-USU	09:00	
LV-SOL	(B-200)	Local	09:06	
ALCE	(PUMA)	Local	09:06	Prefectura
LV-LEF	(TRAX)	USU-GAL		
LV-GOM	(F-28	USU-GRA		
LV-DEM	(MC-33)	USU-GRA		
LV-MAL	(F-28)	EPO-GRA-USU	17:25	
LV-ALL	(B-200)	USU-GRA-USU	14:19	
LV-OLI	(F-28)	GRA-USU-GRA		
LV-BOV	(L-188)	GAL-GRA-EPO	15:22	
LV-OLI	(F-28)	GRA-TRE	16:46	

25 MAYO

LV-MAL	(F-28)	USU-GRA		
LV-ALL	(B-200)	USU-GRA		
PILU	(HELIC)	GRA-USU	11:12	
ALCE	(HELICOP)	Local		
LV-GIA	(MC-33)	USU-GRA		
LV-LUP	(L-188)	EPO-GRA-USU	15:25	
LV-MEZ	(B-80)	USU-GRA		
MINA	(SUE)	Local	14:34	Zona Oper.Atlantic.Conve
LV-ALL	(B-200)	GRA-USU	17:01	
LV-MEZ	(B-200)	GRA-ADO	15:51	
LV-PER	(F-28)	EPO-GRA		
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA		

26 MAYO

LV-ALL	(B-200)	USU-GRA		
LV-LUP	(L-188)	GRA-EPO		
LV-MEZ	(B-200)	ADO-GRA		
TABANO	(A-4 Q)	Local	09:27	No tiraron
LV-PER	(F-28)	GRA-USU-GRA	09:50	
PERITO	(HELIC)	Local	10:16	

VUELOS de ARA desde GRA

INF. FINAL FAS - BAM GRA

CANARIO	(HELIC)	Local	10:18	
COLIBRI	(HELIC)	Local	10:51	
LV-ISA	(B-200)	Local	11:09	
LV-MAL	(F-28)	GRA-MLV-GRA	12:15	Entró en MLV
LV-MOL	(MC-33)	GRA-MLV	12:45	
LV-MEZ	(B-80)	Local	13:07	
PERITO	(HELIC)	Local	13:13	
LV-CAM	(L-188)	EPO-GRA		
LV-RAL	(SKYV)	Local	13:58	
PIIU	(HELIC)	GRA-USU	14:10	
LV-DIM	(F-28)	EPO-GRA-USU	16:00	
TABANO	(A-4 Q)	GRA-MLV-GRA	14:39	Reg. por Met
COLIBRI	(HELIC)	Local		
LV-PER	(F-28)	GRA-USU	16:04	
LV-RAL	(SKYV)	Local	16:10	
LV-DIM	(F-28)	GRA-USU	16:15	
LV-WPT	(NEPT)	EPO-GRA		
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA		
LV-FRA	(SUE)	GRA-EPO	16:32	
LV-MEZ	(B-80)	GAL-GRA-USU	17:28	
LV-CAM	(L-188)	GRA-GAL	16:59	
LV-BOM	(F-28)	GRA-USU	17:10	
PERITO	(HELIC)	Local	17:30	
LV-KAL	(EMB)	GAL-GRA-GAL	18:47	
LV-GOM	(F-28)	GRA-EPO	18:58	
LV-PER	(F-28)	USU-EPO		

27 MAYO

LV-LUP	(L-188)	GRA-MLV-GRA	22:03	del (26-Mayo)NO ENTRO
LV-DAB	(B-200)	Local	22:03	Ret5asmisor
LV-PER	(F-28)	EPO-GRA-USU	10:24	
TABANO	(A-4 Q)	GRA-MLV-GRA	09:27	Reg. por Met.
LV-LUP	(L-188)	GRA-USU	09:40	
LV-PIT	(B-200)	TRE-GRA		
COLIBRI	(HELIC)	Local		
CITRICO	(TRAX)	GAL-GRA		
LV-MJI	(B-200)	GRA-GAL-GRA	12:03	
LV-OTO	(TRAX)	GRA-GAL	13:37	
LV-RUB	(F-28)	EPO-GRA-USU	15:41	
COLIBRI	(HELIC)	Local	15:34	
PERITO	(HELIC)	Local	15:36	
LV-RUB	(F-28)	USU-GRA-EPO		
LV-PER	(F-28)	USU-GRA		
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA		
ESCAROLA	(EMB)	GAL-GRA		

28 MAYO

LV-OLI	(HS-125)	CRV-GRA-GAL		
LV-GOI	(EMB)	GRA-GAL		
LV-MJI	(B-200)	GRA-USU-GRA	09:53	
BONITO	(TRAX)	GAL-GRA-GAL		
LV-RAL	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	11:26	refectura
TABANO	(A-4 Q)	GRA-MLV-GRA	11:19	No tiraron
LV-PIT	(B-200)	GRA-USU-GRA		

Vuelos de ARA desde GRA

INF. FINAL FAS - BAM GRA

PILU	(HELIC)	Local	11:25	
PERITO	(HELIC)	Local	11:30	
LV-MEZ	(B-80)	USU-GRA		
LV-KAL	(EMB)	GAL-GRA		
PERITO	(HELIC)	Local	13:50	
PILU	(HELIC)	Local	14:00	
LV-MEZ	(B-80)	Local	14:15	
LV-BEC	(MC-33)	Local	14:59	
LV-PIT	(B-200)	GRA-GAL	15:14	
LV-KAL	(EMB)	GRA-GAL	15:22	
LV-PRO	(NEPT)	Local	15:28	
COLIBRI	(HELIC)	Local	15:32	
LV-BOV	(L-188)	EPO-GRA		
LITORAL	(SUE)	Local	16:25	Inst.
PERITO	(HELIC)	Local	16:45	
LV-BOV	(L-188)	GRA-USU	17:02	
LV-MEZ	(B-200)	GRA-USU	16:56	
LV-BEC	(MC-33)	GRA-USU	16:57	
LV-LUP	(1-188)	GRA-USU	17:23	
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA		Prefectura

29 MAYO

LV-MEZ	(B-200)	USU-GRA		
LV-PER	(F-28)	GRA-MLV-GRA		ENTRO ?
LV-MJI	(B-200)	Local		Retrasmisor
LV-BON	(B-200)	GAL-GRA-TRE		
LV-SOL	(B-200)	Local	08:34	
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA-MDP		
LEON	(SKYV)	GAL-GRA		Prefectura
PERITO	(HELIC)	Local		
LV-MAL	(F-28)	USU-GRA		
ALCE	(PUMA)	Local	11:10	Prefectura
LV-ADD	(SKYV)	GRA-GAL	11:25	Prefectura
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA		
LV-PRO	(NEPT)	Local	15:48	Exploración
LV-JCP	(B-80)	ADO-GRA		
LV-LUP	(L-188)	GRA-MLV-GRA	16:15	ENTRO en MLV
LV-MJI	(B-200)	Local	16:20	Retrasmisor
LV-MEZ	(B-80)	Local	17:02	
LV-MAL	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:30	ENTRO en MLV
LV-JAJ	(B-200)	CRV-GRA-EPO	19:54	
LV-JCP	(B-80)	GRA-CAV	19:00	

30 MAYO

LV-DIM	(F-28)	GRA-GAL-GRA	09:07	
LV-MEZ	(B-80)	GRA-USU-GRA	10:45	
LV-MJI	(B-200)	GRA-USU	12:08	
* ALA	(SUE/A-4C)	Local	12:37	Invincible
LV-DIM	(F-28)	GRA-CRV	13:16	
LV-CAM	(L-188)	GAL-GRA-GAL		
LV-CAP	(L-188)	GRA-USU-GRA-	14:03	
PERITO	(HELIC)	Local		
ESCOTILLA	(HELIC)			
LV-MAL	(F-28)	GRA-MLV-GRA	16:53	ENTRO
LV-SOL	(B-200)	Local	16:52	Retrasmisor
LV-LUP	(L-188)	GRA-EPO	1937	

31 MAYO				
ESCAROLA	(EMB)	GAL-GRA		
LV-JPR	(NEPT)	Local	09:50	Vuelo Mantenimiento
LV-BED	(SUE)	GRA-EPO	09:45	
LV-MEZ	(B-80)	GRA-USU-GRA	12:22	
LV-DIM	(F-28)	EPO-GRA		
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA-GAL		Prefectura
LV-DLI	(F-28)	GRA-USU-GRA	14:48	
PERITO	(HELIC)	Local	16:38	
LV-LUP	(L-188)	GAL-GRA-USU	17:24	
PERITO	(HELIC)	Local	17:37	
LV-SOL	(B-200)	Local	17:45	Retrasmisor
LV-MAL	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:59	ENTRO
1 JUNIO				
LV-OLI	(F-28)	CRV-GRA		
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	21:41 No	(31 Mayo) NO ENTRO
LV-SOL	(B-200)	Local	23:24	(31 Mayo) Retrasmisor
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	23:33 No	(31 Mayo) NO ENTRO
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA-EPO	11:14	
PERITO	(HELIC)	Local		
LV-PER	(F-28)	TRE-GRA-USU	13:23	
LV-MAL	(F-28)	GRA-USU-GRA	13:27	
LV-LOR	(HELIC)	GRA-GAL	14:16	
RELLENO	(HELIC)	GRA-MLV (Elefante)	14:17	
PERITO	(HELIC)	Local	14:21	
ALCE	(PUMA)	Local B y S	14:19	Prefectura
LV-PIT	(B-200)	Local	15:24	
LV-RUB	(F-28)	USU-GRA-EPO	17:00	
LV-MAL	(F-28)	GRA-EZE	17:26	
LV-BOV	(L-188)	EPO-GRA-USU		
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:44 No	NO ENTRO
LV-MJI	(B-200)	Local	17:52	Retrasmisor
2 JUNIO				
LV-BOV	(L-188)	USU-GRA-GAL		
PERITO	(HELIC)	Local	13:36	
LV-RAL	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	14:06	Prefectura
LV-BAR	(HELIC)	GRA-GAL	15:37	
PERITO	(HELIC)	Local	16:22	
LV-MAL	(F-28)	EPO-GRA		
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	18:42	
BUBU	(B-200)	Local	18:59	Retrasmisor
3 JUNIO				F A L T A
4 JUNIO				
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA		ENTRO
LV-PER	(F-28)	GRA-CRV	11:09	
LV-CAG	(B-200)	GAL-GRA-GAL		
LV-DIM	(F-28)	GRA-USU-GRA		
LV-PER	(F-28)	CRV-GRA		

Vuelos de GRA desde GCA

INFORME FINAL FAS BAM GCA

FOLIO 19

LV-PIT	(B-200)	GRA-GAL-GRA	10:12	
LV-CAM	(L-188)	USU-GRA-EPO	12:36	
LV-PRO	(NEPT)	Local	10:41	Vuelo Mantenimiento
LV-MAL	(F-28)	GRA-USU-GRA	12:32	
LV-PER	(F-28)	GRA-EZE	18:52	
LV-PIT	(B-80)	GRA-GAL	09:54	
PERITO	(HELIC)	Local	10:00	
LV-DIM	(F-28)	USU-GRA		
LV-ALL	(B-200)	Local	12:20	
ALCE	(PUMA)	Local B y S	12:20	Prefectura
TITI	(MC-33)	MLV-GRA		
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA-GAL		Prefectura
LV-EPO	(L-188)	EPO-GRA		
LV-DIM	(F-28)	GRA-GAL	14:39	
LV-ALL	(B-200).	Local	15:08	
LV-CAM	(MC-33)	GRA-USU	15:22	
LV-BULL	(L-188)	GRA-USU	15:45	
LV-ALL	(B-200)	GRA-USU	16:50	

6 JUNIO

LV-ALL	(B-200)	USU-EPO		
LV-CAM	(MC-33)	USU-SJU		
LV-MAL	(F-28)	EPO-GRA		
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA-GAL		Prefectura
LV-BUL	(L-188)	USU-GRA-EPO		
PERITO	(HELIC)	Local	16:20	

7 JUNIO

LV-MAL	(F-28)	GRA-SCZ	02:51	
PERITO	(HELIC)	Local	08:22	
CANARIO	(HELIC)	Local	10:57	
COLIBRI	(HELIC)	Local	11:26	
LV-ALL	(B-200)	TRE-GRA		
LV-PER	(F-28)	EPO-GRA		
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA-GAL		Prefectura
LV-ALL	(B-200)	GRA-SCZ	15:57	
TABANO	(A-4 Q)	GRA-MLV-GRA	16:34	No encontraron blanco
LV-GOM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:12	NO ENTRO EN MLV
LV-SOL	(B-200)	Local	17:15	Retrasmisor

8 JUNIO

LV-GOM	(F-28)	GRA-MLV-GRA.	19:47	NO ENTRO EN MLV
LV-SOL	(B-200)	Local	08:23	Retrasmisor
TABANO	(A-4 Q)	GRA-MLV-GRA	08:46	Reg. por Met.
LV-ALL	(B-200)	GRA-GAL	10:39	
LV-SOL	(B-200)	GAL-GRA		
LV-BOV	(L-188)	EPO-GRA-USU	15:54	
LV-GOM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:20	ENTRO
LV-PER	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:45	ENTRO

9 JUNIO

LV-ALL	(B-200)	TRE-GRA		
LV-PER	(F-28)	GRA-CRV		

VUELOS ACA Desde GRA

INFORME FINAL FAS
BAM GRA

FUERZA AEREA TOMO 20 FOLIO

LV-BOV	(L-188)	USU-GRA-EPO	11:32	
LV-OLI	(F-28)	EPO-GRA-USU-GAL	13:30	
LV-PEA	(F-28)	GAL-GRA		
LV-CRI	(MC-33)	USU-GRA-CRV		
LV-ALL	(B-200)	Local	14:11	
PERITO	(HELIC)	Local		
TABANO	(A-4 Q)	GRA-MLV-GRA	14:35	No vieron blanco
LV-MAL	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:28	ENTRO
LV-DAB	(B-200)	Local	17:32	Retrasmisor
LV-GOM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	18:01	ENTRO
LV-NOV	(SKYV)	GRA-GAL	19:16	Prefectura

10-JUNIO

LV-OLI	(F-28)	USU-GRA		
LV-NOV	(SKYV)	GAL-GRA		Prefectura
LV-GOM	(F-28)	GRA-CRV-GRA		
LV-OLI	(F-28)	GAL-GRA-EPO	08:54	
LV-BUL	(L-188)	GAL-GRA-EPO	03:10	
LV-ESC	(HELIC)	GRA-USU-GRA	10:31	
PERITO	(HELIC)	Local	10:33	
LV-ADO	(SKYV)	GAL-GRA-USU	14:04	
LV-CAM	(L-188)	PDI-GRA-PDI		
LV-LUP	(L-188)	EPO-GRA-EPO	16:18	
LV-ALL	(B-200)	GRA-USU-GRA	14:28	
TABANO	(A-4 Q)	Local	16:14	Inst.
PERITO	(HELIC)	Local	16:50	
LV-ADO	(SKYV)	USU-GRA		Prefectura
LV-MAL	(F-28)	GRA-MLV-GRA	18:03	NO ENTRO EN MLV

11 JUNIO

LV-LUP	(L-188)	EPO-GRA		
LV-CAP	(L-188)	GRA-EPO-GRA	03:32	
LV-MAL	(F-28)	GRA-GAL	09:31	
PERITO	(HELIC)	Local		
LV-ALL	(B-200)	GRA-GAL-GRA	10:47	
PERITO	(HELIC)	Local	11:30	
LV-DIM	(F-28)	EPO-GRA		
LV-GOM	(F-28)	GRA-USU-GRA	14:48	
LV-CAP	(L-188)	GRA-EPO	15:13	
PERITO	(HELIC)	Local	15:11	
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA-GAL	17:49	Prefectura
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	15:58	No entró en MLV
LV-SOL	(B-200)	Local	15:59	Retrasmisión
TABANO	(A-4 Q)	Local (Inst.)	16:38	
LV-GOM	(F-28)	GRA-EPO	16:46	
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	17:42	Entró en MLV
LV-SOL	(B-200)	Local	17:45	Retrasmisor

12 JUNIO

LV-DIM	(F-28)	GRA-EPO	08:25	
LV-NOV	(SKYV)	GRA-USU-GRA	10:23	Prefectura
ESCOTILLA	(HELIC)	Local (Inst.)	10:58	

Vuela ARA desde GRA INF. FINAL FAS BAM GRA

FUERZA AEREA FOLIO 21

TABANO	(A-4 Q)	GRA-MLV		
		(ELEF)-GRA	13:35	
LV-MJI	(B-200)	GRA-MLV		
		(ELEF)-GRA	13:39	
PERITO	(HELIC)	Local (Inst)	14:00	
LV-BOM	(L-188)	EPO-GRA-USU		
		GRA		
ALCE	(PUMA)	Local B y S	16:24	Prefectura
13 JUNIO				
LV-MJI	(B-200)	GRA-GAL	03:02	
PERITO	(HELIC)	Local	09:40	
TABANO	(A-4 Q)	Local (Inst)	10:24	
LV-NOV	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	11:05	Prefectura
LV-BOM	(L-188)	GRA-USU-GRA	11:43	
LV-DIM	(F-28)	EZE-GRA		
LV-BOM	(L-188)	GRA-GAL	14:19	
LV-DRM	(B-80)	GAL-GRA-USU		
TABANO	(A-4 Q)	Local (Inst)	15:56	
ALCE	(PUMA)	Local B y S	16:45	Prefectura
LV-DIM	(F-28)	GRA-MLV-GRA	18:32	No entró en MLV
LV-DAB	(B-200)	Local	18:38	Retrasmisor
14 JUNIO				
LV-MJI	(B-200)	GAL-GRA-USU		
LV-DHC	(B-80)	USU-GAL		
LV-NOV	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	09:50	Prefectura
PERITO	(HELIC)	Local (Inst)	10:51	
LV-OLI	(F-28)	TRE-GRA-USU	15:12	
LV-LUP	(L-188)	EPO-GRA		
TABANO	(A-4 Q)	Local (V.Pov)	16:07	
PERITO	(HELIC)	Local	16:12	
LV-MJI	(B-200)	USU-GRA		
15 JUNIO				
LV-OLI	(F-28)	USU-GRA-TRE	10:15	
PERITO	(HELIC)	Local		
LV-LUP	(L-188)	GRA-USU	10:55	
LV-MAL	(F-28)	GRA-CRV-GRA	11:11	
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA-GAL	13:52	Prefectura
LV-NUP	(F-28)	EPO-GRA-USU	15:17	
TABANO	(A-4 Q)	Local (Mant)	15:53	
LV-MEZ	(B-80)	GAL-GRA-USU	17:06	
LV-GOI	(EMB)	GAL-GRA-GAL	18:18	
LV-MAL	(F-28)	GRA-USU	16:50	
16 JUNIO				
LV-LUP	(L-188)	USU-GRA-EPO	11:05	
TABANO	(A-4 Q)	Local (Inst)	11:26	
LV-MKB	(MC-33)	USU-GRA		
LV-MEZ	(B-80)	USU-GRA		
LV-CAM	(L-188)	EPO-GRA-USU	14:50	
LV-MER	(B-80)	GRA-USU	16:18	
LV-LAR	(MC-33)	SJU-GRA		

F 28: 15 VUELOS
L-188: 1
B-200: 5
HEL: 1
A4-Q: 9 (2 TIRAZON)
MC-33: 2 + 1 (REGRESO)

17 JUNIO

PERITO	(HELIC)	Local (Inst)	10:10	
LV-MJI	(B-200)	GRA-USU-GRA	11:39	
LV-MJI	(B-200)	GRA-EPO	13:46	
LV-CAM	(L-188)	USU-GRA-EPO	14:53	
PERITO	(HELIC)	Local (Inst)	14:59	
LV-KAL	(EMB)	USU-GRA-GAL	17:33	
LV-NUP	(F-28)	USU-GRA-EPO	16:39	
LV-MEZ	(B-80)	USU-GRA		
PERITO	(HELIC)	Local	17:13	

18 JUNIO

LV-OLI	(F-28)	EPO-GRA-USU-GRA		
LV-MJI	(B-200)	GAL-GRA		
LV-MEZ	(B-80)	Local	13:13	
PERITO	(HELIC)	Local	13:03	
LV-MEZ	(B-80)	GRA-USU	14:29	
LV-OLI	(F-28)	GRA-EPO	15:03	
PERITO	(HELIC)	Local	15:27	

19 JUNIO

LV-SOL	(B-200)	GRA-GAL-GRA		
LV-MEZ	(B-80)	USU-GRA-USU		
LV-LEC	(A-4 Q)	GRA-EPO	11:10	
LV-MAS	(EMB)	GAL-USU-GAL		
LV-LAR	(MC-33)	Local	15:29	
LV-ADD	(SKYV)	GAL-GRA		Prefectura

20 JUNIO

LV-PLJ	(HELIC)	GRA-GAL	09:04	
LV-MEZ	(B-200)	USU-GRA		
LV-CAL	(HELIC)	GAL-USU-GAL		
LV-RUB	(L-188)	SCZ-GRA-SCZ	14:34	
LV-SOL	(B-200)	GRA-EPO	14:46	
LV-LIN	(MC-33)	Local (Inst)	15:41	
LV-JCP	(HELIC)	USU-GRA		
LV-MEZ	(B-80)	Local	15:37	
LV-MJI	(B-200)	USU-GRA		

21-JUNIO

PA-13	(PUMA)	GRA-USU		Prefectura
PA-52	(SKYV)	GRA-GAL-GRA	09:48	Prefectura
LV-MEZ	(B-80)	GRA-GAL	14:29	
LV-LAR	(MC-32)	GRA-CRV	15:42	
PA-52	(SKYV)	GRA-USU-GRA	16:19	Prefectura
LV-ALL	(B-200)	CRV-GRA		

22 JUNIO (Hasta las 12:00 horas)

LV-MAL	(F-28)	EZE-USU		
LV-ALL	(B-200)	GAL-GRA-USU	11:57	
LV-BUL	(L-188&)	EZE-GRA		

Anexo 10-3

Resumen ORDENES FRAGMENTARIAS LEAR JET

TRABAJO PERSONAL	DIVERSION	EXPL Y RECONOC.	GUIADO
OFA Nº 003	OF Nº 2308	OF Nº 2284	~~1 de 9~~ 9/49
OF Nº 2300	OF Nº 2310	OF Nº 2283	
OF Nº 2209	OF Nº 2338	OF Nº 2263	TODAS SIN
OF Nº 2199	OF Nº 2223	OF Nº 2262	NUMERO
OF Nº 2001	OF Nº 2186	OF Nº 2251	
OF Nº 2019	OF Nº 2156	OF Nº 2250	
	OF Nº 2165	OF Nº 2125	
	OF Nº 2146	OF Nº 2110	
	OF Nº 2124	OF Nº 2133	
	OF Nº 2139	OF Nº 2130	
	OF Nº 2080	OF Nº 2119	
	OF Nº 2066	OF Nº 2118	
	OF Nº 2058	OF Nº 2094	
	OF Nº 2052	OF Nº 2103	
	OF Nº 2050	OF Nº 2092	
	OF Nº 2047	OF Nº 2091	
	OF Nº 2041	OF Nº 2247	
	OF Nº 2040	OF Nº 2068	
	OF Nº 2038	OF Nº 2059	
	OF Nº 2037	OF Nº 2021	
	OF Nº 2009	OF Nº 2020	
	OF Nº 2008	OF Nº 1127	
	OF Nº 2034	OF Nº 2030	
	OF Nº 1138	OF Nº 2090	
	SIN NUMERO	SIN NUMERO	
	9/49 3 (Tres)	9/49 1 (Uno)	
TOTAL 6	TOTAL 27	TOTAL 26	TOTAL 9

Actividades Escuadrón Fénix

Aviones Lear Jet 35 A

2. Dispersión de aviones dentro y fuera de la Unidad.

- Se presentaron inconvenientes para remolcar los aviones por falta de lanzas.
- No había lugar suficiente en plataformas y calles de acceso, debido a la gran cantidad de aviones existentes en las mismas.

Refugios

- Son necesarios tanto como para la salida del equipo, como así también por las condiciones climatológicas de la zona, lo que debido a la gran cantidad de hielo que se forma debe colocar la puesta en servicio de los mismos.

Además se presentaron problemas en el equipamiento electrónico de los aviones debido a que se encontraban a la intemperie.

3. Servicios:

- Abastecimiento:

Se carece de la cantidad necesaria de fuente de energía externa, de gran utilidad para nuestros aviones por el tiempo que insume la alineación del Navegador Inercial y el traslado externo de combustible.

4. Seguridad y Defensa

Deficiente control de los vehículos que transitan por las plataformas, los cuales pasan excesivamente cerca de los aviones poniendo en peligro la seguridad de los mismos.

6. VYCA

Debido a que no se tuvo experiencia anterior en el trabajo con radar en conjunto con los aviones que se guiaban, es necesario incrementar el adiestramiento y las coordinaciones para tal efecto.

7. Comunicaciones, interna y con el Comando FAS.

En lo que respecta a las comunicaciones en VHF, HF en vuelo con los respectivos controles principalmente con el radar de Malvinas fue deficiente e inseguro ocasionando inconvenientes en el cumplimiento de las misiones.

8. Búsqueda y Salvamento

Se debería haber tenido clases e información de supervivencia en la zona.

12. Procedimientos operativos aplicados contra la AAo.

Dado el tipo de misiones en que se usaron los aviones, se debería haber practicado maniobras aéreas y haber tenido una mayor preparación sobre misiles, armas antiaéreas.

13. Proceso a seguir para la salida de una misión, desde recepción orden, hasta su cumplimiento e informe correspondiente. Tiempos.

En varias oportunidades dado el poco tiempo que mediaba entre la llegada de la orden fragmentaria y el despegue, no se pudo realizar reunión previa el mismo para coordinar detalles de la operación entre los dos aviones..

14. Inteligencia aérea.

Se debería completamente de toda información, tanto de la posición de los buques y aviones enemigos como también de los propios, resaltando eficiencia en los medios de exploración y reconocimiento, y en los de difusión.

16. Equipamiento y vestuario de todo el personal.

- No fueron provistos equipos de antiexposición para el personal.
- Deficiencia en la reposición del equipamiento normal de vuelo (borceguíes, buzos de vuelo, camperas, guantes) los que se ven más deteriorados por las condiciones climáticas.

N. Todo otro aspecto de interés no puntualizado más arriba y que haga a las actividades realizadas.

Dado que se utilizaron los aviones para tareas que no se estaba entrenado, tales como formaciones diurnas y nocturnas, guiado de aviones, vuelos rasantes y otras, es conveniente definir su futuro empleo de los mismos a los fines de planificar el adiestramiento adecuado, como así también la instalación de medidas contraelectrónicas (chaff - radares de exploración - sistema de aviso de enganche de radar enemigo - equipos de comunicaciones codificadas de voces - etc.)

[signature]

Cap. Narciso Juri

ESTADO de CUENTAS - BAM GRA

C1/11D

INDICE

1) Estado de Cuentas:

Períodos: 01 de Abril al 30 de Abril/82.
01 de Mayo al 31 de Mayo/82.
01 de Junio al 29 de Junio/82.

2) Talones de cheques emitidos.
3) Hojas Indices de chequeras utilizadas.
4) Extracto bancario.
5) Conciliación Bancaria.
6) Detalle de Rendición de Cuentas efectuadas.
7) Ordenes de Pagos efectuadas.

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect. Del. Aereu «Grande»

Capitán MIGUEL A. ALGIBACIL

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR
B.A.M.RIO GRANDE

RIO GRANDE, 28 de Junio de 1982.

OBJETO: Cumplimentar Disposición Secreta Nº7 de la D.G.C. y F.

AL COMANDANTE AEREO DE DEFENSA (Departamento Economía).

1. Elevo el presente expediente al señor Domandante, adjuntando Estado de Cuentas al 28 de Junio de 1982 y Rendiciones de Cuentas Nros: 1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; y 8 de acuerdo a lo establecido en el punto 9.7 de la Disposición Secreta Nº7 de la Dirección General de Contabilidad y Finanzas.

2. Asimismo, elevo copias de las Relaciones de Comprobantes de cada una de las Rendiciones de Cuentas mencionadas, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 6º de la Resolución Especial "S" Nº137 de la Comisión Administrativa de Contrataciones de la Fuerza Aérea.

3. Por la presente se efectúa la devolución de la suma de TRESCIENTOS OCHENTA Y DOS MILLONES SETECIENTOS CUATRO MIL CUATROCIENTOS DOCE PESOS ($382.704.412,-).

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect. Def. Aérea «Grande»

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas - S "Comando"

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR
B.A.M. RIO GRANDE

E S T A D O   D E   C U E N T A S

Correspondiente al período: 1° de Junio al 28 de Junio de 1982.

C A R G O S		D E S C A R G O S		SALDO A RENDIR
CONCEPTO	Importe (Total Global)	CONCEPTO	Importe (Total Global)	CUENTA
Saldo mes anterior:...	$ 329.921.245,-	Rendiciones de Ctas.		
Fondos recibidos:.....	$ 785.000.000,-	Nros:1,2,3,4,5, 6,7, y 8.	$732.216.833,-	$382.704.412,-
-,-	$1.114.921.245,-	-,-	$732.216.833,-	$382.704.412,-

DEVOLUCION DEL PRESENTE EJERCICIO POR NO INVERTIDO: TRESCIENTOS OCHENTA Y DOS MILLONES SETECIENTOS CUATRO MIL CUATROCIENTOS DOCE PESOS ($382.704.412,-).- -

Río Grande, 28 de Junio de 1982.-

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect. Def. Aérea «Grande»

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas - ... "Cóndor"

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO DE DEFENSA "ZONA SUR"
B.A.M. RIO GRANDE

E S T A D O D E C U E N T A S

Correspondiente al período: 1° de Mayo dl 31 de Mayo de 1982.

PARTIDA	C A R G O S		D E S C A R G O S		SALDO A RENDIR CUENTA
	CONCEPTO	Importe (Total Global)	CONCEPTO	Importe (Total Global)	
1290	Saldo Mes Anterior:.	$ 105.262.160,-			
1290	Liq. Nros: 363.070 363.527	$ 860.000.000,-	Rendiciones de Ctas. Nros: 1,2,3,4,5, y 6.	$ 635.340.915,-	$329.921.245,-
	-.-	$ 965.262.160,-	-.-	$ 635.340.915,-	$329.921.245,-

RIO GRANDE, 07 de Junio de 1982.-

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect. Del. Aérea «Grande»

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Fiscalizador - 6 "Cadaser"

6V Banco de la Nación Argentina 612251

TALON 252
EFECTIVO

6V Banco de la Nación Argentina 612253

6V Banco de la Nación Argentina 612254

TALON 255
EFECTIVO

6V Banco de la Nación Argentina 612256

6V Banco de la Nación Argentina 612257

TALON 258
EFECTIVO

6V Banco de la Nación Argentina 612259

6V Banco de la Nación Argentina 612260

6V Banco de la Nación Argentina 612261

6V Banco de la Nación Argentina 612262

6V Banco de la Nación Argentina 612263

TALON 264
CARLOS HORTIGUERA
(COMBI)

TALON 265
EFECTIVO

TALON 266
EDUARDO NIEVA.
(DELIVERY)

6V Banco de la Nación Argentina 612267

TALON 268
CIERRE DE CUENTAS.

Comodoro CARLOS E CORINOT
Jefe Sect. Def. Aéreo «Grande»

Capitán [illegible] A ALGUACIL

1

AÑO 19__ DIA	MES	DETALLE DE LA OPERACION	DEBITO			CREDITO			SALDO		
		SALDO ANTERIOR COSTO IMPRESION ______ LIBRETAS DE ______ CHEQUES									
7	5	Depósito				350	000	000	350.	000	000
11	5	Pago de Boleto Banc. Nº 6V. 612251 (Recién entra)	21	900	000				328.	100	000
17	5	Efectivo para electivo Nº 6V 612252	10	000	000				318	100	000
17	5	Pago de Boleto Banc. Nº 6V. 612253 (Recién entra)	22	050	000				296	050	000
19	5	Base Aeronaval Rio Gde. 254	196.	696	500				99.	353.	500
19	5	Depósito	70	000	000	70	000	000	169.	353.	500
[illegible]	5	Efectivo 255	30	000	000				139	353	500
		Débito	1	17.	500				139	336	000
31	5	Autosur S R L 256	31	210	000				108.	126	000
31	5	Puget S R L. 257	3	086	000				105.	040	000

2

AÑO 19[illegible] DIA	MES	DETALLE DE LA OPERACION	DEBITO			CREDITO			SALDO		
		SALDO ANTERIOR									
19	6	Eduardo Alberto [illegible] (Descuento)	22	740.	000	-	-		[illegible]		
19	6	Base Aeronaval (Rec. el 19/6/82)	142	642	500				[illegible]		
19	6	Depósito sold. GIVA.				2.	480.	000	239	501	335
[illegible]	6	Débito valor al cobro		25.	000				239	476	335
24	6	Efectivo cta. cerrada 268	634.	476.	335			-	395.	550	000
24	6	Depósito transferencia				395.	090	000	—	0	—

3

AÑO 19__ DIA	MES	DETALLE DE LA OPERACION	DEBITO			CREDITO			SALDO		
		SALDO ANTERIOR									

4

AÑO 19__ DIA	MES	DETALLE DE LA OPERACION	DEBITO			CREDITO			SALDO		
		SALDO ANTERIOR									

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect. Del. Aereo «Grande»

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas - [illegible] "Codasur"

AÑO 19__		DETALLE DE LA OPERACION		DEBITO			CREDITO			SALDO		
DIA	MES	SALDO ANTERIOR										
21	5									105	040	000
3	6	Recibido Ls 365.29.					390	000	000	495	040	000
3	6	Efectivo (pago de [illegible])	258	111.	321	000				383	719	000
3	6	Recibido [illegible] RASU.					240	000	000	623	719	000
4	6	Base [illegible] (Rec al 21-5-82)	259	98.	966	500				524	812	500
9	6	Roberto Lavori (Retrig.).	260	60.	077.	500				464	735.	000
17	6	RICARDO F. VUKASOVIC (LADE)	261	6.	837	000				457	898.	000
17	6	YPF. (Compra asfalto).	262	3.	664.	665.				[illegible]	[illegible]	[illegible]
18	6	Roberto [illegible] (Refrigerio)	263	13	300.	000.				[illegible]	[illegible]	[illegible]
"	"	Carlos Alberto [illegible]	264	3.	000.	000.				[illegible]	[illegible]	[illegible]
"	"	[illegible] H. [illegible] (Viáticos)	265	35.	532	500.				[illegible]	[illegible]	[illegible]

AÑO 19__		DETALLE DE LA OPERACION	DEBITO	CREDITO	SALDO
DIA	MES	SALDO ANTERIOR			

AÑO 19__		DETALLE DE LA OPERACION	DEBITO	CREDITO	SALDO
DIA	MES	SALDO ANTERIOR			

AÑO 19__		DETALLE DE LA OPERACION	DEBITO	CREDITO	SALDO
DIA	MES	SALDO ANTERIOR			

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect. Del. Aérea «Grande»

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas - 6 - Cadasur

CUENTAS CORRIENTES

2.200.147.- | FORM 52890/54

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

Fuerza Aérea Argentina o/c de Carlos E. Coriño y Miguel Angel Alguacil.-

DOMICILIO Río Grande 9420.-

HOJA Nº 1.-

Anot. per | Nº DE CHEQUES

Río Grande 2950
CASA

SALDO ANTERIOR	FECHA	CHEQUE Nº	DEBE	HABER	SALDO	DIGITO CONTRO
0	7-05-82 M				0	*90*
0	7-05-82			350.000.000	350.000.000	*34*
350.000.000	11-05-82		17.500-		349.982.500	*91*
349.982.500	12-05-82	251	21.900.000-		328.082.500	*72*
328.082.500	17-05-82	252	10.000.000-		318.082.500	*93*
318.082.500	18-05-82	253	22.050.000-		296.032.500	*36*
296.032.500	19-05-82			70.000.000	366.032.500	*83*
366.032.500	24-05-82	254	196.696.500-		169.336.000	*86*
29	OC 18					
169.336.000	26-05-82	255	30.000.000-		139.336.000	*52*
139.336.000	28-05-82			240.000.000	379.336.000	*33*
379.336.000	31-05-82	257	3.086.000-		376.250.000	*88
376.250.000	1-06-82	256	31.210.000-			
		258	111.321.000-		233.719.000	*15*
233.719.000	3-06-82		25.000-		233.694.000	*41
233.694.000	4-06-82			390.000.000	623.694.000	*95*
623.694.000	7-06-82	259	98.906.500-		524.787.500	*33*
524.787.500	11-06-82	260	60.077.500-		464.710.000	*65*
17	OC 14					
464.710.000	17-06-82	261	6.837.000-	2.480.000	460.353.000	*1
460.353.000	18-06-82	264	3.000.000-			
		265	35.532.500-		421.820.500	*85*
421.820.500	21-06-82	266	22.740.000-			
		267	142.642.500-		256.438.000	*63*

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect. Def. Aéreo «Grande»

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Empresas - ó Codasur

JEFE

SECC. | CUENTA Nº

[redacted]

TRANSPORTADA

BANCO DE LA NACION ARGENTINA
CONTADURIA
24 JUN 1982
RIO GRANDE (T. del

CUENTAS CORRIENTES

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

CASA

Fuerza Aerea Argentina o/c de Carlos E. Coriño y Miguel Angel Alguacil

DOMICILIO RIO GRANDE 9420

HOJA Nº 2

JEFE

Anot. por	Nº DE CHEQUES	JE

SALDO ANTERIOR	FECHA	CHEQUE Nº	DEBE	HABER	SALDO	DIGITO CONTRO
256.438.000	22-06-82	262	3.661.665-			
		263	13.300.000-		239.476.335	*12
239.476.335	23-06-82			395.000.000	634.476.335	* 7
634.476.335	24-06-82	268	634.476.335-		0	*90

CUENTA CERRADA POR SUS TITULARES

ENTREGAN CHEQUERA DEL NRO. 6V612269 al 6V612300

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL

Comodoro CARLOS E. CORIÑO
Jefe Secc. Def. Aerea «Grande»

JEFE

SECC. CUENTA Nº

TRANSPORTADA

BANCO DE LA NACION ARGENTINA
CONTADURIA
25 JUN 1982
RIO GRANDE (T. del F.)

CONCILIACION BANCARIA

AL 31 - MAY - 82

Saldo según Banco Na cion		$ 376.250.000.-
Saldo según chequera.	$ 105.040.000.-	
Depositos no Contabilizados por el,Organismo.	$ 240.000.000.-	
Cheques no contabilizados por el Banco (s56).	$ 31.210.000.-	
Sumas Iguales	$ 376.250.000.-	$ 376.250.000.-

AL 24 - JUN - 82

Saldo segun Banco Nacion		$ -0.-
Saldo Según chequeras	$ -0.-	

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect. Del. Aérea «Grande»

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas - 6 " Cadaser "

DETALLE DE RENDICIONES DE CUENTAS EFECTUADAS

Período del 1-ABR-82 al 30-ABR-82:

Rendición de Cuenta	Nº 1	$ 95.001.380.-	
" " "	Nº 2	$ 14.012.016.-	
" " "	Nº 3	$ 6.387.350.-	
" " "	Nº 4	$ 375.359.176.-	
" " "	Nº 5	$ 27.707.632.-	
" " "	Nº 6	$ 40.926.700.-	
" " "	Nº 7	$ 80.183.586.-	639.577.840.-

Período del 1-MAYO-82 al 31-MAYO-82:

Rendición de Cuenta	Nº 1	$ 179.856.763.-	
" " "	Nº 2	$ 39.257.916.-	
" " "	Nº 3	$ 158.005.308.-	
" " "	Nº 4	$ 209.401.235.-	
" " "	Nº 5	$ 9.507.755.-	
" " "	Nº 6	$ 39.311.938.-	635.340.915.-

Período del 1-JUN-82 al 29-JUN-82:

Rendición de Cuenta	Nº 1	$ 126.048.788.-	
" " "	Nº 2	$ 15.661.337.-	
" " "	Nº 3	$ 124.102.500.-	
" " "	Nº 4	$ 71.049.195.-	
" " "	Nº 5	$ 49.194.000.-	
" " "	Nº 6	$ 1.852.000.-	
" " "	Nº 7	$ 218.872.013.-	
" " "	Nº 8	$ 125.437.000.-	732.216.833.-

T O T A L 2.007.135.588.-

1	FERRETERIA ZAPICO	-	-	400.000,- -
2	FERRETERIA ZAPICO	-	-	300.000,-
3	FERRETERIA ZAPICO	-	-	95.000,-
4	FERRETERIA ZAPICO	-	-	161.500,-
5	FARMACIA DEL PUEBLO	-	-	41.000,-
6	CASA BIGUA	-	-	70.000,-
7	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	20.000,-
8	BCO.NACION ARGENTINA	-	-	25.000,-
9	TRANSPORTE RIO GRANDE	-	-	1.800.000,-
10	CON. CORINO CARLOS Y/OTRO.-		-	411.000,-
11	1ER.TEN. GOBBINI ATILIO Y/OTROS.		-	3.312.000,-
12	SC/63 MARTINEZ GABRIEL Y/OTROS.		-	612.000,-
13	MY. VALDEVENITEZ MANUEL Y/OTROS.		-	3.032.000,-
14	C.1º LIENDO EDUARDO Y/OTRO.		-	252.000,-
15	CAP. BENZA RUBEN Y/OTROS.		-	1.440.000,-
16	C. RODA GUSTAVO J.		-	210.000,-
17	MY. MOUESCA JUAN Y/OTROS.		-	5.725.000,-
18	C. FARIANI WUALTER Y OTRO.		-	420.000,-
19	TALLER ISLA GRANDE		-	2.350.000,-
20	AUTOSUR SRL		-	480.000,-
21	REPUESTOS FERROM SRL		-	534.000,-
22	LIBRERIA DON BOSCO		-	203.500,-
23	BANCO DE LA NACION ARG.		-	2.470.000,-
24	BANCO DE LA NACION ARGL.		-	1.350.000,-
25	AUTOSUR SRL		-	35.700.000,-
26	HOTEL LOS YAGANES		-	632.000,-
27	LIBRERIA DON BOSCO		-	36.000,-
28	BASE AERONAVAL RIO GRANDE		-	22.022.000,-
29	MY. MOUESCA JUAN Y/O.		-	3.435.000,-
30	LIBRERIA DON BOSCO		-	14.000,-
31	CERTIFICADO DE REINTEGRO Nº 1		-	1.464.000,-
32	BASE AERONAVAL RIO GRANDE		-	3.003.000,-
33	AEROESTAND		-	16.957.500,-
	TRANSPORTE A HOJA Nº2.....			$ 108.977.500,- //////

	TRANSPORTE DE HOJA N°1.....	108.977.500,-
34	AEROESTACION.	12.975.000,-
35	RESTAURANTE ISLAS MALVINAS	1.680.000,-
36	MY. MOUESCA JUAN Y/O.	585.500,-
37	CERTIFICADO REINTEGRO N°2	1.219.000,-
		125.437.000,-

Importa la presente Orden de pago la suma de: CIENTO VEINTICINCO MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y SIETE MIL PESOS.- - - - - - - - - - - - - - -

Río Grande, 28 de Junio de 1982.-

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect. Def. Aérea «Grande»

Capitán MIGUEL A. ALBUACIL
Pagador - 6 "Cadaver"

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 39

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1.	CÓM. CORINO CARLOS Y/OTROS.		-	6.512.500,-	-	
2.	CAP. CIMATTI AMILCAR Y/OTROS.		-	2.520.000,-	-	
3.	CAP. GOMEZ JULIO Y/OTROS.		-	5.152.500,-	-	
4.	C.P. SANDOVAL ANGEL Y/OTROS.		-	5.250.000,-	-	
5.	C. PASCUAL JOSE Y/OTROS.		-	4.410.000,-	-	
6.	MY. VALDEVENITEZ MANUEL Y/O.		-	5.627.500,-	-	
7.	SC/63 DADAN MIGUEL Y/OTROS.		-	2.167.500,-	-	
8.	1ER.TEN. GORBINI ATILIO Y/OTROS.		-	4.627.500,-	-	
9.	SC/63 GONZALEZ HUMBERTO Y/OTROS.		-	1.785.000,-	-	
10.	SC/63 GOMEZ RAMON CIRILO		-	127.500,-	-	
11.	TEN. ROLANDO MARTIN.	-	-	408.000,-	-	
12.	PS.1. CABOS VICTOR Y/OTRO.		-	2.140.000,-	-	
13.	SC/63 ALEGRE HUGO Y/OTROS.		-	1.224.000,-	-	
14.	SC/63 FERRERO SERGIO Y/OTROS.		-	2.448.000,-	-	
15.	SC/63 FERRERO SERGIO Y/OTROS.		-	3.162.000,-	-	
16.	SC/63 FERRERO SERGIO Y/OTROS.		-	2.040.000,-	-	
17.				$49.602.000,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: CUARENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS DOS MIL PESOS.-

RIO GRANDE, 23 de Junio de 1982.-

Se rectifica importe total de la presente O.P. por haberse anulado renglón Nº11, siendo de: CUARENTA Y NUEVE MILLONES CIENTO NOVENTA Y CUATRO MIL PESOS ($49.194.000,-).-

Folio Libro Caja Nº 11

PARTIDA PRINCIPAL 4190

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 38

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1.	AUTOSUR SRL.	-	-	792.000,-	-	
2.	ELECTRONICA VAN AKEN	-	-	680.000,-	-	
3.	SEVILLANO HNOS S.R.L.	-	-	380.000,-		
				$1.852.000,-		
	Importa la presente Orden de Pago la suma de:			UN MILLON OCHOCCIENTOS CIN-		
	CUENTA Y DOS MIL PESOS.-					
			RIO GRANDE,	23 de Junio de 1982.-		

Folio libro Caja Nº 11

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 37

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	FARMACIA DEL PUEBLO	-	-	155.000,-		
2	EL AMIGO	-	-	280.000,-		
3	TRANSPORTE RIO GRANDE	-	-	3.000,000,-	612264	
4	AEROESTAND	-	-	13.300.000,-	612263	
5	ANGEL H SANDOVAL	-	-	500.000,-		
6	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	140.000,-		
7	FOTO SANTAMARIA	-	-	100.000,-		
8	CASA BIGUA	-	-	435.000,-		
9	BETA CLUB	-	-	60.000,-		
10	AEROESTACION RESTORAND	-	-	22.740.000,-	612266	
11	BASE AERONAVAL	-	-	142.642.500,-	612267	
12	FERRETERIA ZAFICO	-	-	293.000,-		
13	FERRETERIA ZAFICO	-	-	230.000,-		
14	MERCADO DON BOSCO	-	-	940.000,-		
15	CASA MARAMBIO	-	-	54.000,-		
16	RINCON BACAN	-	-	650.000,-		
17	SOLDASUR SRL	-	-	520.000,-		
18	SOLDASUR SRL	-	-	346.400,-		
19	MARTIN FIERRO	-	-	48.000,-		
20	CASA BIGUA	-	-	70.000,-		
21	AUTOSUR SRL	-	-	140.000,-		
22	YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES		-	3.661.665,-	612262	
23	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	30.000,-		
24	AUTOSUR SRL	-	-	200.000,-		
25	FOTO RIO GRANDE	-	-	10.000,-		
26	CERTIFICADO DE REINTEGRO Nº1		-	740.000,-		
27	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	492.000,-		
28	VIDRIERIA REAL.	-	-	560.000,-		
				192.337.565,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: CIENTO NOVENTA Y DOS MILLO
NES TRESCIENTOS TREINTA Y SIETE MIL QUINIENTOS SESENTA Y CINCO PESOS.—

RIO GRANDE, 23 de Junio/82.

Folio Libro Caja Nº 11

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 36

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	ELECTRO SERVICE CASARES	-	-	370.000,-		
2	TALLER EL PLATENSE	-	-	500.000,-		
3	SUR REPUESTOS	-	-	56.000,-		
4	REPUESTOS MORAN HNOS.	-	-	1.005.000,-		
5	RESIDENCIAL COMODORO	-	-	6.400.000,-		
6	AUSTIN TALLER DE FRENOS	-	-	3.000,000,-		
7	AUTOSUR SRL	-	-	550.000,-		
8	LOS YAGANES	-	-	699.000,-		
9	FERRETERIA ZAPICO	-	-	3.599.000,-		
10	ELECTRICIDAD MIGUEL	-	-	340.500,-		
11	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	1.407.000,-		
12	DOMINGO GRANJA SRL	-	-	50.040,-		
13	CARPINTERIA INDUSTRIAL	-	-	800.000,-		
14	DOMINGO GRANJA SRL	-	-	217.500,-		
15	CERTIFICADO DE REINTEGRO Nº1	-	-	80.000,-		
16	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	35.000,-		
17	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	70.000,-		
18	FARMACIA DEL PUEBLO	-	-	99.408,-		
19	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	36.000,-		
20	GOMERIA EL INDIO	-	-	25.000,-		
21	CERTIFICADO DE REINTEGRO Nº2	-	-	6.837.000,-		
22	GOMERIA EL INDIO	-	-	20.000,-		
23	AUTOSUR SRL	-	-	108.000,-		
24	BETA CLUB	-	-	120.000,-		
25	SA.IMPORT.Y EXPORTADORA DE LA PATAGONIA			110.000,-		
				$26.534.448,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: VEINTISEIS MILLONES QUINIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y OCHO PESOS.-

RIO GRANDE, 20 de Junio/82.-

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 19_82_ ORDEN DE PAGO Nº 95

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
	1er.Tem. GONZALEZ,Enrique			408.000,-		
	S/C.63 BASUALDO,Bernardo			204.000,-		
	S/C63 LUSTO,Rubén			204.000,-		
	Imprenta Don Bosco			170.000,-		
	Imprenta Don Bosco			477.000,-		
	Autosur S.R.L.			100.000,-		
	Electricidad Miguel			246.500,-		
	Saint Thomas S.R.L.			299.000,-		
	Casa Gabriela			76.000,-		
	Casa Gabriela			293.000,-		
	Joyería y Relojería London			195.000,-		
	Librería Martín Fierro			42.500,-		
	Domingo Granja			324.000,-		
	A.B.C. S.R.L.			820.000,-		
	S.Import. y Exp. de la Patag.			110.000,-		
	Tolhuin Impresiones			120.000,-		
	Electricidad Miguel			1.560.000,-		
	Librería Martín Fierro			28.000,-		
	Electricidad Miguel			160.000,-		
	Farmacia del Pueblo			98.653,-		
	Ferretería Zapico			47.000,-		
	Domingo Granja			624.000,-		
	Casa Bigua			143.000,-		
	Autosur S.R.L.			918.000,-		
	Autosur S.R.L.			1.109.000,-		
	Librería Don Bosco			60.000,-		
	Librería Don Bosco			12.000,-		
	Librería Don Bosco			60.000,-		
	Librería Don Bosco			121.000,-		
	Mercadito Fabián			38.000,-		
	Farmacia del Pueblo			107.042,-		
	TRANSPORTE:.			9.174.695,-		

PARTIDA PRINCIPAL ______

EJERCICIO 19____

ORDEN DE PAGO Nº 35

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
	TRANSPORTE:.			9.174.695,-		
	Electricidad Miguel			5.000,-		
	Frigorífico Río Frío			109.000,-		
	Electónica Carlos Vater			480.000,-		
	Electricidad Miguel			347.000,-		
	Casa Gabriel.			134.500,-		
	Ferretería Zapico			78.000,-		
	Domingo Granja			175.500,-		
	Metalúrgica 5 de Octubre			174.000,-		
	Aerostand Local Nº9			22.277.500,-		
	" " "			37.800.000,-		
	Librería Don Bosco			12.000,-		
	Autosur S.R.L.			282.000,-		
				71.049.195,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: SETENTA Y UN MILLONES CUARENTA Y NUEVE MIL CIENTO NOVENTA Y CINCO - - - - - - - - - - - - - - - - - -

Río Grande, 12 de Junio de 1982.-

[signature] [signature]

Folio libro caja Nº: 11

PARTIDA PRINCIPAL 1200

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 24

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
	Autosur S.R.L.			245.700,-		
	Beta Club			120.000,-		
	Librería Martín Fierro			25.000,-		
	Farmacia del Pueblo			104.225,-		
	Electrónica Van Aken			80.000,-		
	Librería Don Bosco			36.000,-		
	Electricidad Miguel			17.500,-		
	Electricidad Miguel			24.000,-		
	Autosur S.R.L.			918.000,-		
	Ferretería Zapico			243.000,-		
	Electrónica Carlos Vater			2.100.000,-		
	J. Langger y Cía. S.R.L.			141.900,-		
	Casa Gabriela			54.500,-		
	Ferretería Zapico			48.000,-		
	Autosur S.R.L.			959.600,-		
	Librería Martín Fierro			10.000,-		
	Casa Gabriela			18.000,-		
	Panadería La Platense			45.000,-		
	Casa Bigua			144.000,-		
	Electrónica Van Ken			170.000,-		
	Gomería Ruta 3			30.000,-		
	Ferretería Zapico			245.000,-		
	Autosur S.R.L.			4.420.000,-		
	Autosur S.R.L.			199.000,-		
	C.1º LA MACCHIA, Rolando C.			1.338.912,-		
	P.F.II ROMAN, Rubén			378.000,-		
	C.1º FALLERO y Otros			2.016.000,-		
	1er.Ten. ANTONIETTI, Carlos			561.000,-		
	1er.Ten. GARARI, José			714.000,-		
	Cap. VELASCO, Clemente			255.000,-		
	Importa la presente Orden de Pago la suma de:			$ 5.661.337,-		
	CATORCE MILLONES SEIS- CIENTOS SESENTA Y UN MIL TRESCIENTOS TREINTA Y SIETE PESOS					
			Río Grande, 15 de Junio de 1982.-			

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO DE DEFENSA "ZONA SUR"
B.A.M.RIO GRANDE

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO N° 33

PARCIAL N°	A FAVOR DE	O/C N°	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE N°	FOLIO CAJA N°
1	COM. CORINO CARLOS Y OTROS.-		-	22.260.000,-	-	
2	C.P. NEDELCOUR JORGE Y OTROS.-		-	17.640.000,-		
3	C. RODA GUSTAVO Y OTROS.-		-	18.270.000,-		
4	C. RODRIGUEZ RUBEN Y OTROS.-		-	12.172.500,-		
5	1ER.TEN. GOBBINI ATILIO Y OTROS.-		-	12.352.500,-		
6	SC/63 GAUNA TITO Y OTROS.-		-	7.267.500,-		
7	MY. VALDEVENITEZ MANUEL Y OTROS.-		-	16.050.000,-		
8	SC/63 TOGNOLINI GUSTAVO Y OTROS.-		-	1.530.000,-		
9	CAP. BENZA NICOLAS Y OTROS.-		-	5.715.000,-		
10	S.P. AIMARETTI OMAR Y OTROS.-		-	3.003.000,-		
11	S.AUX. ALINEZ RAUL Y OTROS.-		-	3.432.000,-		
12	C. AMBROSIO JUAN.-		-	630.000,-		
13	PP.II. GROSSI HECTOR Y OTROS.-		-	3.780.000,-		
14	C.1° PALLERO MARIO Y OTROS.-		-	2.016.000,-		
15	PP.II. ROMAN RUBEN.-		-	378.000,-		
				126.496.500,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: CIENTO VEINTISEIS MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA Y SEIS MIL QUINIENTOS PESOS ($126.496.500,-).- - -

RIO GRANDE, 10 de Junio de 1982.-

~~Se rectifica importe total de la presente O.P. por haberse anulado~~ ~~ren~~glón N°14 y 15 siendo de: CIENTO VEINTICUATRO MILLONES CIENTO DOS MIL QUINIENTOS PESOS ($124.102.500,-).- -

Folio Libro Caja N: 11

FUERZA AEREA ARGENTINA
B.A.M.RIO GRANDE

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 32

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	LAVADERO LA DOCTA	-	-	95.000,-		
2	CLUB SAN MARTIN	-	-	6.240.000,-		
3	VELAZQUEZ Y TENORIO S.R.L.	-	-	1.100.000,-		
4	FARMACIA DEL PUEBLO	-	-	251.900,-		
5	TIENDA BS.AS.	-	-	128.000,-		
6	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	169.000,-		
7	FARMACIA DEL PUEBLO	-	-	56.000,-		
8	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	30.000,-		
9	TRANSPORTE RIO GRANDE	-	-	750.000,-		
10	CHALTEN	-	-	120.000,-		
11	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	144.000,-		
12	CAP. ORTIZ JORGE (Viático)	-	-	816.000,-		
13	TEN. OLIVA Y OTRO "	-	-	1.462.500,-		
14	HOTEL LOS YAGANES	-	-	544.000,-		
15	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	155.000,-		
16	CERTIFICADO DE GASTOS Nº1	-	-	332.520,-		
17	FERRETERIA ZAPICO	-	-	170.720,-		
18	FARMACIA DEL PUEBLO	-	-	58.942,-		
19	TALLER DE FRENOS AUSTIN	-	-	500.000,-		
20	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	42.000,-		
21	MARTIN FIERRO	-	-	52.000,-		
22	FARMACIA DEL PUEBLO	-	-	130.000,-		
23	FARMACIA DEL PUEBLO	-	-	114.825,-		
24	LAVADERO LA DOCTA	-	-	145.000,-		
25	BONAFIDE	-	-	403.200,-		
26	AEROESTACION	-	-	42.000,-		
27	AEROESTACION	-	-	40.000,-		
28	BASE AERONAVAL RIO GRANDE	-	-	98.906.500,-	612259	
				$112.999.107,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: CIENTO DOCE MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL CIENTO SIETE PESOS ($112.999.107,-).- - - -

Folio libro caja nº 11

RIO GRANDE, 09 de Junio de 1982.-

FUERZA AEREA ARGENTINA
B.A.M.RIO GRANDE

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº 31

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	DOMINGO GRANJA S.R.L.	-	-	397.600,-		
2	METALURGICA 5 DE OCTUBRE	-	-	2.520.000,-		
3	FRIGORIFICO RIO FRIO	-	-	109.200,-		
4	FARMACIA DEL PUEBLO	-	-	273.165,-		
5	MARTIN FIERRO	-	-	293.500,-		
6	CELENTANO HNOS.	-	-	1.029.200,-		
7	FARMACIA DEL PUEBLO	-	-	183.916,-		
8	AUTOSUR S.R.L.	-	-	180.000,-		
9	AUTOSUR S.R.L.	-	-	884.000,-		
10	MERCADITO MARIO	-	-	147.200,-		
11	CHALTEN	-	-	150.000,-		
12	PANADERIA LA PLATENSE	-	-	50.000,-		
13	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	131.000,-		
14	KIOSCO ESTRELLA	-	-	27.000,-		
15	CELENTANO HNOS.	-	-	594.400,-		
16	S.A. EXPORTADORA DE LA PATAGONIA.		-	668.000,-		
17	CELENTANO HNOS.	-	-	1.052.000,-		
18	MARTIN FIERRO	-	-	90.000,-		
19	DOMINGO GRANJA S.R.L.	-	-	216.000,-		
20	CASA GAUNA	-	-	129.000,-		
21	RINCON BACAN	-	-	3.840.000,-		
22	MARTIN FIERRO	-	-	4.500,-		
23	CHALTEN	-	-	50.000,-		
24	ELECTRONICA VAN AKEN	-	-	30.000,-		
				$13.049.681,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: TRECE MILLONES CUARENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y UN PESOS ($13.049.681,-).- - - - - - - - -

RIO GRANDE, 08 de Junio de 1982.-

Comodoro CARLOS E. COSINO
Jefe Sect. Del. Aéreo Grande

Folio Libro Caja Nº 11

FUERZA AEREA ARGENTINA
B.A.M.RIO GRANDE

1

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 30

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	GOMERIA RUTA 3.	-	-	40.000,-		
2	AUTOSUR SRL	-	-	228.000,-		
3	DOMINGO GRANJA SRL	-	-	48.000,-		
4	AUTOSUR SRL	-	-	180.000,-		
5	C.P. IBARRA HUNBERTO Y/O.	-	-	672.000,-		
6	1ER.TEN. RATTI JORGE	-	-	510.000,-		
7	LAVADERO LA DOCTA.	-	-	115.000,-		
8	CASA MICKEY	-	-	50.000,-		
9	GOMERIA RUTA 3	-	-	50.000,-		
10	AUTOSUR SRL	-	-	31.210.000,-		
11	STELLA MARIS	-	-	15.000,-		
12	DOMINGO GRANJA SRL	-	-	107.800,-		
13	APOLO P.V.G.	-	-	28.000,-		
14	ELECTRICIDAD MIGUEL	-	-	16.000,-		
15	MARTIN FIERRO	-	-	56.500,-		
16	CASA GABRIELA	-	-	50.700,-		
17	C. GANDARA JUAN Y OTRO.	-	-	504.000,-		
18	C.P. CARREÑO RUBEN.	-	-	210.000,-		
19	FARMACIA DEL PUEBLO	-	-	10.000,-		
20	MARTIN FIERRO	-	-	115.000,-		
21	FOTO RIO GRANDE	-	-	51.000,-		
22	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	200.000,-		
23	DOMINGO GRANJA S.A.	-	-	10.000,-		
24	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	12.000,-		
25	SUPER MERCADO EL BUEN TRATO.	-	-	70.000,-		
26	DOMINGO GRANJA S.A.	-	-	228.500,-		
27	CANTINA BASE AERONAVAL	-	-	113.000,-		
28	FARMACIA DEL PUEBLO	-	-	183.438,-		
29	IMPRESIONES TOLHUIN	-	-	240.000,-		
30	LA PLATENSE "PANADERIA"	-	-	45.000,-		
31	CHALTEN	-	-	238.500,-		
32	FORD PEUGET SRL	-	-	3.086.000,-	612257	
33	C.P. SANDOVAL ANGEL	-	-	535.000,-		
34	MARTIN FIERRO	-	-	33.500,-		
	Transporte.....			39.261.938,-		

FUERZA AEREA ARGENTINA

"COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR"

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 30

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
-	Transporte de hoja 1.		. . . . .	39.261.938,-		
35	LIBRERIA DON BOSCO.	-	-	50.000,-		
				39.311.938,-		
				==========		
	Importa la presente Orden de Pago la suma de: TREINTA Y NUEVE MILLO-					
	NES TRESCIENTOS ONCE MIL NOVECIENTOS TREINTA Y OCHO PESOS.- - - - - - -					
	($39.311.938,-).- -					
			RIO GRANDE, 31 de Mayo de	1982.-		

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº 29

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	AUTOSUR S.R.L.	-	-	100.000,-		
2	CHALTEN	-	-	180.000,-		
3	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	50.000,-		
4	MERCADITO MARIO	-	-	310.000,-		
5	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	92.000,-		
6	CHALTEN	-	-	50.000,-		
7	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	40.000,-		
8	LA MANZANA LOCA "FRUTERIA"	-	-	106.000,-		
9	PANADERIA LA PLATENSE	-	-	72.000,-		
10	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	48.000,-		
11	FARMACIA DEL PUEBLO	-	-	349.455,-		
12	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	180.000,-		
13	AUTOSUR SRL	-	-	420.000,-		
14	DOMINGO GRANJA SRL	-	-	210.000,-		
15	FERRETERIA ZAPICO	-	-	116.000,-		
16	KIOSCO ARIEL	-	-	32.000,-		
17	CASA GABRIELA	-	-	54.000,-		
18	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	20.000,-		
19	DOMINGO GRANJA SRL	-	-	708.900,-		
20	AUTOSUR SRL	-	-	315.000,-		
21	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	218.000,-		
22	ANTONIO CELENTANO E HIJOS	-	-	650.000,-		
23	RELOJERIA LONDON CITY	-	-	150.000,-		
24	SOC.A. IMPORT. Y EXPORT.DE LA PATAGONIA			555.000,-		
25	MONTECARLO IMPORTACION	-	-	150.000,-		
26	DOMINGO GRANJA SRL	-	-	687.800,-		
27	AUTOSUR SRL	-	-	230.000,-		
28	CERTIFICADO REINTEGRO Nº1	-	-	17.900,-		
29	CAP. CARLOS MAFFEI (Viáticos)		-	663.000,-		
30	SR. HORTIGUEIRA (Traslado Personal).			1.500,000,-		
31	SR. HORTIGUEIRA " "			750.000,-		
32	BONAFIDE	-	-	23.700,-		
33	CAP. SAPPIA CARLOS	-	-	459.000,-		
				$9.507.755,-		

RIO GRANDE, 28 Mayo/82.

Son: NUEVE MILLONES QUINIENTOS SIETE MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y CINCO PESOS

Comodoro CARLOS E. COSINO
Jefe Secr. Gral. Armada Grande

Folio libro Caja Nº 7

FUERZA AEREA ARGENTINA

"COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR"

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº 86

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	FRANCISCO RESTOVICH.	-		430.000,-		
2	FRIGORIFICO "RIO FRIO". . .	-		1.747.000,-		
3	LA MANZANA LOCA.	-		300.000,-		
4	LIBRERIA DON BOSCO.	-		52.000,-		
5	FARMACIA DEL PUEBLO S.C. . .	-		63.135,-		
6	LIBRERIA DON BOSCO.	-		96.000,-		
7	CASA BIGUA.	-		210.000,-		
8	DOMINGO GRANJA.	-		216.000,-		
9	LIBRERIA DON BOSCO.	-		420.000,-		
10	RECIBO DE REINTEGRO	-		20.000,-		
				$3.554.135,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: TRES MILLONES QUINIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL CIENTO TREINTA Y CINCO PESOS ($3.554.135,-).- -

RIO GRANDE, 23 de Mayo de 1982.-

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect.Def.Aer.Gra.

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas "Cedasur"

Folio Libro Caja Nº 9

COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 27

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	AUTOSUR S.R.L.	-	-	180.000,-		
2	CASA GABRIELA	-	-	123.100,-		
3	ELECTRONICA CARLOS VATER	-	-	50.000,-		
4	RIVADAVIA REPUESTOS	-	-	1.170.000,-		
5	RIVADAVIA REPUESTOS	-	-	300.000,-		
6	RIVADAVIA REPUESTOS	-	-	290.000,-		
7	ASTRA	-	-	309.000,-		
8	RIVADAVIA REPBESTOS	-	-	697.500,-		
9	REPUESTOS Y ACC. COMODORO	-	-	120.000,-		
10	CASA DOS RAMOS	-	-	80.000,-		
11	FADAT S.R.L.	-	-	145.000,-		
12	PINTURERIA EL GUERRERO	-	-	75.000,-		
13	RIVADAVIA REPUESTOS	-	-	1.765.500,-		
14	ANGEL GIOBBI S.A.	-	-	28.000,-		
15	BUCZAK Y CIA.	-	-	69.000,-		
16	NURNBERG Y ROLLA S.R.L.	-	-	20.000,-		
17	ELECTRONICA VANKEN	-	-	25.000,-		
18	KIOSKO ISIDORO	-	-	432.000,-		
19	ELECTRONICA VANKEN	-	-	162.500,-		
20	MARTIN FIERRO	-	-	116.500,-		
21	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	150.000,-		
22	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	72.000,-		
23	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	180.000,-		
24	ASTES	-	-	985.000,-		
25	BASE AERONAVAL	-	-	196.696.500,-		
26	LIBRERIA DON BOSCO	-	-	105.000,-		
27	ELECTRICIDAD MIGUEL	-	-	340.000,-		
28	DOMINGO GRANJA	-	-	291.700,-		
29	AUTOSUR S.R.L.	-	-	642.000,-		
30	RECIBO DE REINTEGRO	-	-	226.800,-		
				$205.847.100,-		

RIO GRANDE, 22 de Mayo de 1982.-

Importa la presente Orden de Pago la suma de: DOSCIENTOS CINCO MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL CIEN PESOS ($205.847.100,-).- - - - -

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sec.Def.Aer.Gra.

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR

1

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 26

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	COM. CORINO y otros.	-	34.256.000,-			
2	C.1º LA MACCHIA y otros.	-	20.832.000,-			
3	C. DUIN y otros.	-	18.144.000,-			
4	SC/63 DADAN y otros.	-	6.936.000,-			
5	MY. VALDEVENITEZ y otros	-	18.680.000,-			
6	1ER.TEN. GOBINI y otros.	-	13.992.000,-			
7	SC/63 GOMEZ y otros.	-	6.936.000,-			
8	CAP. BENZA y otros.	-	3.381.000,-			
9	CAP. BUIRA y otros.	-	2.448.000,-			
10	S.A. GALLARDO CARLOS.	-	744.000,-			
11	C.1º OLMEDO ALFREDO L.	-	168.000,-			
12	C. CARDOZO SANTOS	-	672.000,-			
13	C.1º MOTHE JUAN	-	588.000,-	127.777.000,-		

Importa la presente orden de pago la suma de: CIENTO VEINTISIETE MILLONES SETECIENTOS SETENTA Y SIETE MIL PESOS ($127.777.000,-).- - - - - - - - - -

RIO GRANDE, 21 de Mayo de 1982.-

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect.Def.Aer.Grs.

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas "Codasur"

Folio libro caja 2.9

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 25

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	RECIBO CAJA Nº
1.	BCO. NACION ARGENTINA (Débito)		-	17.500,-		
2	FOTO RIO GRANDE.		-	6.000,-		
3	FARMACIA DEL PUEBLO		-	105.600,-		
4	APOLO P.V.G.		-	412.000,-		
5	DOMINGO GRANJA		-	110.000,-		
6	SEVILLANO HNOS.		-	920.000,-		
7	AUTOSUR S.R.L.		-	317.000,-		
8	AUTOSUR S.R.L.		-	317.000,-		
9	ANTONIO CELENTANO		-	2.159.000,-		
10	SOLDASUR S.R.L.		-	272.000,-		
11	LIBRERIA DON BOSCO		-	80.000,-		
12	DOMINGO GRANJA		-	406.600,-		
13	AUTOSUR S.R.L.		-	337.000,-		
14	FERROM S.R.L.		-	405.000,-		
15	ELECTRICIDAD MIGUEL		-	171.000,-		
16	CASA GABRIELA		-	77.000,-		
17	TALLER INTEGRAL DEL RADIADOR.		-	250.000,-		
18	MARTIN FIERRO		-	143.500,-		
19	AEROESTAND		-	22.050.000,-		
20	LIBRERIA DON BOSCO		-	230.000,-		
21	FERRETERIA ZAPICO		-	250.000,-		
22	DOMINGO GRANJA		-	69.300,-		
23	FERRETERIA ZAPICO		-	388.000,-		
24	FARMACIA DEL PUEBLO		-	36.108,-		
25	DOMINGO GRANJA		-	628.700,-		
26	FERROM S.R.L.		-	70.000,-		
				30.228.308,-		

Importa la presente orden de pago la suma de: TREINTA MILLONES DOSCIENTOS VEINTIOCHO MIL TRESCIENTOS OCHO PESOS ($30.228.308,-).- - - - - - -

RIO GRANDE, 21 de Mayo de 1982.-

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect.Def.Aer.Gra.

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas "Codasur"

Folio libro caja Nº 9

PARTIDA PRINCIPAL 12[illegible]-[illegible] Y SERV.NO PERS.C/E.-

EJERCICIO 19__

ORDEN DE PAGO Nº 24

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
	Farmacia del Pueblo			61.916,-		
	Despensa El Gaucho			53.500,-		
	Som[illegible]ría El Indio			36.000,-		
	Electricidad Miguel			6.000,-		
	Amoblamiento Futuro			4.500.000,-		
	Casa Gabriela			221.200,-		
	[illegible] S.R.L.			132.000,-		
	Librería Martín Fierro			13.000,-		
	[illegible]			75.000,-		
	[illegible]			35.000,-		
	[illegible]			72.000,-		
	[illegible]			102.000,-		
	Despensa El Gaucho			24.000,-		
	Autosur S.R.L.			331.000,-		
	Librería Martín Fierro			9.000,-		
	Peugeot S.R.L.			1.926.000,-		
	Transporte Río Grande			1.500.000,-		
	[illegible] El Cacique			250.000,-		
	Domingo Grubiaj S.A.			432.000,-		
	Autosur S.R.L.			250.000,-		
	[illegible] El Indio			216.000,-		
	Casa Gabriela			116.000,-		
	Antonio Celentano e Hijos			1.573.000,-		
	[illegible] Sur			15.000,-		
	[illegible] S.R.L.			332.000,-		
	Electricidad Miguel			18.000,-		
	Librería Martín Fierro			23.500,-		
				12.373.116,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: [illegible] .-

Río Grande, 17 de [illegible] de 197[illegible].-

COMODORO CARLOS E. CORINO
Jefe Sect.Def.Aer."GRA"

CAPITAN [illegible]
Finanzas [illegible].-

Folio Libro Caja N: 9

PARTIDA PRINCIPAL 1290-BIENES Y SERV.NO PERS.S/D.-

EJERCICIO 19 82 — ORDEN DE PAGO Nº 23

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
	Librería Don Bosco			206.000,-		
	Automóvil Club Argentino			686.000,-		
	Electrónica Van Aken			100.000,-		
	Grupo V.Y.C.A.			36.000,-		
	Transporte Río Grande			1.500.000,-		
	Ferrom S.R.L.			450.000,-		
	Farmacia del Pueblo			102.000,-		
	Lotes			70.000,-		
	Librería Don Bosco			28.000,-		
	Librería Don Bosco			66.000,-		
	Ferretería Zapico			87.000,-		
	Aeroestand Local 9			21.900.000,-		
	Unión de Vecinos			70.000,-		
	Bar Aeroestand			162.000,-		
	Farmacia del Pueblo			76.800,-		
	Autosur S.R.L.			196.000,-		
	Domingo Grande S.R.L.			510.000,-		
	Autosur S.R.L.			28.000,-		
	Macris			114.000,-		
	Autosur S.R.L.			40.000,-		
	Sevillano Hnos.			375.000,-		
	Librería Don Bosco			73.000,-		
				26.884.800,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: VEINTISEIS MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS PESOS.- - - - - - - - - - - - -

Río Grande, 12 de Mayo de 1982.-

COMODORO CARLOS E. CORINO
Jefe [illegible]

CAPITAN [illegible] A. ALGUACIL
[illegible]

Folio libro Caja N: 9

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 22

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	KIOSKO ISIDORO.	-	-	257.000,-		
2	DOMINGO GRANJA S.R.L.	-	-	615.200,-		
3	KIOSKITOS.	-	-	192.000,-		
4	CELENTANOS HNOS.	-	-	1.350.000,-		
5	MARTIN FIERRO.	-	-	22.500,-		
6	CANTINA BASE AERONAVAL.	-	-	136.800,-		
7	APOLO P.V.C.	-	-	982.000,-		
8	APOLO P.V.C.	-	-	244.000,-		
9	FERRETERIA ZAPICO.	-	-	750.000,-		
10	DOMINGO GRANJA S.R.L.	-	-	485.820,-		
11	TRANSPORTE RIO GRANDE.	-	-	750.000,-		
12	S.A.IMP.DE LA PATAGONIA.	-	-	124.800,-		
13	AEROESTACION RIO GRANDE.	-	-	288.000,-		
14	AUTOSUR S.R.L.	-	-	30.338.000,-		
15	FARMACIA RIO GRANDE.	-	-	9.500,-		
16	FARMACIA DEL PUEBLO.	-	-	21.603,-		
17	S.A.IMP.DE LA PATAGONIA.	-	-	159.200,-		
18	REPUESTOS PERRON S.R.L.	-	-	4.850.000,-		
19	RADIO SUR.	-	-	300.000,-		
20	ELECTRICIDAD MIGUEL.	-	-	204.000,-		
21	SADOS.	-	-	61.000,-		
22	KIOSKO ARIEL.	-	-	190.000,-		
23	LIBRERIA DON BOSCO.	-	-	48.000,-		
24	ALEJANDRO D. PHILIP.	-	-	100.000,-		
25	DOMINGO GRANJA.	-	-	185.000,-		
26	CASA GABRIELA.	-	-	118.980,-		
27	FERRETERIA ZAPICO.	-	-	1.065.000,-		
28	DOMINGO GRANJA.	-	-	675.000,-		
29	DOMINGO GRANJA.	-	-	610.100,-		
30	DOMINGO GRANJA.	-	-	137.700,-		
31	FERRETERIA ZAPICO.	-	-	300.000,-		
32	AUTOSUR S.R.L.	-	-	720.000,-		
33	LIBRERIA DON BOSCO.	-	-	90.000,-		
34	PLASTICOS FUEGUINOS.	-	-	451.500,-		

TRANSPORTE:..... 340.838.763,-

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO DE DEFENSA REGION SUR

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 22

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
.	TRANSPORTE DE HOJA Nº1.			$46.838.763,-		
35	AUTOMOTORES TIERRA DEL FUEGO.		-	35.000,-		
36	AEROESTAND.	-	-	15.400.000,-		
37	SEVILLANO HNOS. S.R.L.	-	-	110.000,-		
38	KIOSKO ISIDORO.	-	-	28.000,-		
39	ELECTRICIDAD MIGUEL.	-	-	13.000,-		
40	AUTOSUR S.R.L.	-	-	317.000,-		
41	VELAZQUEZ Y TENORIO S.R.L.	-	-	35.000,-		
42	TALLER MANOLO.	-	-	560.000,-		
43	DOMINGO GRANJA.	-	-	432.000,-		
44	ELECTRICIDAD MIGUEL.	-	-	71.000,-		
45	LIBRERIA MARTIN FIERRO.	-	-	89.500,-		
46	COM. CORINO CARLOS y otros.-		-	21.750.000,-		
47	S.M. LAINO JUAN y otros.-	-	-	17.820.000,-		
48	C.1° LA MACCHIA ROLANDO y otros.		-	18.270.000,-		
49	C. ACUÑA MARIO y otros.-		-	12.082.500,-		
50	C. CONTRERAS DANIEL y otros.-		-	18.270.000,-		
51	CAP. ALGUACIL MIGUEL y otro.-		-	1.395.000,-		
52	C.P. GIL EDUARDO.-	-	-	630.000,-		
53	PROD.II. CROCCI HECTOR y otros.-		-	3.780.000,-		
54	C. SANTINI OSCAR.-	-	-	546.000,-		
55	PROD.II. LARREATEGUI JOSE L.		-	336.000,-		
56	CAP. BUIRA ANTONIO y otros.-		-	1.428.000,-		
57	1ER.TEN. GOBINI ATILIO y otros.-		-	13.117.500,-		
58	SC/63. GOMEZ ANTONIO y otros.-		-	6.502.500,-		
				$179.856.763,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: CIENTO SETENTA Y NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL SETECIENTOS SESENTA Y TRES PESOS ($.179.856.763,-).- -

COMODORO RIVADAVIA, 12 de Mayo de 1982.-

Folio libro Caja N° 9

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 21

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	ELECTRONICA CARLOS VATER	-	-	50.000,-		
2	DON BOSCO.	-	-	200.000,-		
3	DOMINGO GRANJA S.R.L.	-	-	216.000,-		
4	AUTOSUR S.R.L.	-	-	1.258.000,-		
5	HOTEL LOS YAGANES.	-	-	2.536.000,-		
6	HOTEL LOS YAGANES.	-	-	968.000,-		
7	IMPORTADORA Y EXP.LA PATAGONIA.	-	-	256.600,-		
8	DON BOSCO.	-	-	175.000,-		
9	DOMINGO GRANJA S.R.L.	-	-	54.000,-		
10	SADOS.	-	-	298.020,-		
11	BASE AERONAVAL.	-	-	71.921.850,-		
				$77.933.470,-		

Importe la presente Orden de Pago la suma de: SETENTA Y SIETE MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS SETENTA PESOS ($77.933.470,-)

COMODORO RIVADAVIA, 30 de Abril de 1982.-

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO "GRUPO DE DEFENSA ZONA SUR"

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº 20

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	SADOS.	-	-	332.620,-		
2	LIBRERIA MARTIN FIERRO.	-	-	28.500,-		
3	CONFITERIA ROCA.	-	-	203.000,-		
4	AUTOSUR S.R.L.	-	-	100.000,-		
5	AEROBAR RIO GRANDE.	-	-	42.000,-		
6	DOMINGO GRANJA.	-	-	137.800,-		
7	AUTOSUR S.R.L.	-	-	1.240.000,-		
8	TALLER YANCIC.	-	-	1.410.000,-		
9	LIBRERIA DON BOSCO.	-	-	97.500,-		
10	I.A.I.A.	-	-	145.600,-		
11	BATERIAS APOLO.	-	-	700.000,-		
12	SADOS.	-	-	315.770,-		
13	LIBRERIA DON BOSCO.	-	-	248.000,-		
14	DOMINGO GRANJA.	-	-	77.700,-		
15	COMERCIO AERO STAND.	-	-	505.000,-		
16	SADOS.	-	-	36.790,-		
17	LIBRERIA MARTIN FIERRO.	-	-	33.000,-		
18	LIBRERIA MARTIN FIERRO.	-	-	60.000,-		
19	CONFITERIA TANTE SARA.	-	-	12.000.000,-		
20	YUDA WOLF REISS S.R.L.	-	-	3.266.300,-		
21	FARMACIA DEL PUEBLO.	-	-	280.000,-		
22	TRANSPORTE RIO GRANDE.	-	-	750.000,-		
23	TRANSPORTE RIO GRANDE.	-	-	750.000,-		
24	SADOS.	-	-	231.220,-		
25	ELECTRONICA VAN-KENT.	-	-	396.500,-		
26	LIBRERIA MARTIN FIERRO.	-	-	21.000,-		
27	FARMACIA DEL PUEBLO.	-	-	266.000,-		
28	LIBRERIA MARTIN FIERRO.	-	-	73.000,-		
29	LIBRERIA DON BOSCO.	-	-	72.000,-		
30	ELECTRICIDAD MIGUEL.	-	-	15.000,-		
31	ELECTRICIDAD MIGUEL.	-	-	38.000,-		
	TRANSPORTE:.			23.874.300,-	//////	

"COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR"

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº 20

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
	TRANSPORTE DE HOJA Nº1. . .	. . . . .		23.874.300,-		
32	ELECTRICIDAD MIGUEL.	-	-	37.000,-		
33	FARMACIA DEL PUEBLO.	-	-	106.500,-		
34	KIOSKITOS.	-	-	33.000,-		
35	TALLER MANOLO.	-	-	780.000,-		
36	ELECTRONICA CARLOS VATER.	-	-	900.000,-		
37	PEUGET S.R.L.	-	-	470.000,-		
38	FARMACIA DEL PUEBLO.	-	-	354.000,-		
39	LIBRERIA MARTIN FIERRO.	-	-	21.000,-		
40	HOTEL LOS YAGANES.	-	-	272.000,-		
41	HOTEL LOS YAGANES.	-	-	272.000,-		
42	HOTEL LOS YAGANES.	-	-	272.000,-		
43	ELECTRICIDAD MIGUEL.	-	-	523.300,-		
44	KIOSCO ARIEL.	-	-	4.000,-		
45	SADOS.	-	-	181.250,-		
46	ELECTRICIDAD MIGUEL.	-	-	289.000,-		
47	AUTOSUR S.R.L.	-	-	195.000,-		
48	FARMACIA RIO GRANDE.	-	-	80.000,-		
49	LIBRERIA DON BOSCO.	-	-	30.000,-		
50	LIBRERIA DON BOSCO.	-	-	127.500,-		
51	ELECTRICIDAD MIGUEL.	-	-	544.200,-		
52	KIOSCO ISIDORO.	-	-	96.000,-		
53	APOLO PVC.	-	-	43.500,-		
54	AGROTECNICA FUEGUINA S.A.	-	-	480.000,-		
55	VELAZQUEZ Y TENORIO S.R.L.	-	-	98.000,-		
56	DOMINGO GRANJA SRL.	-	-	477.650,-		
57	LIBRERIA DON BOSCO.	-	-	40.000,-		
58	ELECTRICIDAD MIGUEL.	-	-	147.500,-		
59	AEROESTAND.	-	-	9.675.000,-		
60	AEROESTACION RIO GRANDE.	-	-	503.000,-		
				$40.926.700,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: CUARENTA MILLONES NOVECIENTOS VEINTISEIS MIL SETECIENTOS PESOS ($40.926.700,-).- - - - - - - -

Folio libro caja 4:5

COMODORO RIVADAVIA, 30 de Abril de 1982.-

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 19

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	CAP. MIR GONZALEZ HORACIO					
	Y OTRO.			2.250.116,-		
	Importa la presente Orden de Pago la suma de: DOS MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA MIL CIENTO DIECISEIS PESOS ($2.250.116,-).- - - - - -					
			COMODORO RIVADAVIA, 26 de Abril de 1982.-			

folio libro caja Nº 5

FUERZA AEREA ARGENTINA

"COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR"

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 18

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
31	Transporte de Hoja Nº1. . ..		113.257.754,-			
32	SUPER MERC.EL BUEN TRATO.		13.500,-			
33	AUTOSUR S.R.L.		140.000,-			
34	TALLER INT. DEL RADIADOR.		450.000,-			
35	APOLO P.V.G.		955.000,-			
36	RECTIFICACIONES MAURICIO.		1.250.000,-			
37	SADOS.		135.990,-			
38	LIBRERIA MARTIN FIERRO.		32.000,-			
39	LIBRERIA MARTIN FIERRO.		3.000,-			
40	LIBRERIA DON BOSCO.		20.000,-			
41	CASA GAUNA.		60.000,-			
42	AUTOSUR S.R.L.		158.000,-			
43	MY. DANIEL OTERO.		966.992,-			
44	MY. CARLOS J. LUPIANEZ.		1.208.740,-			
45	TEN. JUAN H. CLIVA y/otros.		4.323.570,-			
46	SADOS.		129.320,-			
47	LIBRERIA MARTIN FIERRO.		7.500,-			
48	CASA GAUNA.		90.000,-			
49	ELECTRICIDAD MIGUEL.		83.000,-			
50	CASA MARAMBIO.		25.000,-			
51	AUTOSUR S.R.L.		320.000,-			
52	FARMACIA DEL PUEBLO.		56.000,-			
53	CONFITERIA TANTE SARA.		9.600.000,-			
54	LIBRERIA MARTIN FIERRO.		62.000,-			
55	SEVILLANO HNOS. H.R.L.		81.000,-			
56	CASA GAUNA.		270.000,-			
57	FERRETERIA ZAPICO.		124.000,-			
58	DOMINGO GRANJA S.R.L.		72.000,-			
59	LIBRERIA DON BOSCO.		56.000,-			
60	KIOSCO ARIEL.		52.000,-			
61	LIBRERIA MARTIN FIERRO.		6.000,-			
62	KIOSCO ARIEL.		34.000,-			
63	SADOS.		104.350,-			
64	VELAZQUEZ Y TENORIO S.R.LL		450.000,-			
	Transporte a Hoja Nº3. . .		$ 134.596.716,-	////		

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº 18

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
	Transporte de Hoja Nº2. . .		134.596.716,-			
65	MANN Y CIA. S.R.L.		290.000,-			
66	LIBRERIA MARTIN FIERRO.		15.000,-			
67	DOMINGO GRANJA S.R.L.		220.000,-			
68	MANN Y CIA. S.R.L.		1.365.000,-			
69	GOMERIA RUTA 3.		20.000,-			
70	AUTOM. TIERRA DEL FUEGO.		2.625.000,-	$139.131.716,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: CIENTO TREINTA Y NUEVE MILLONES CIENTO TREINTA Y UN MIL SETECIENTOS DIECISEIS PESOS.- ($139.131.716,-).- -

COMODORO RIVADAVIA, 25 de Abril de 1982.

Folio Libro Caja Nº 5

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº 17

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	MY. MARTINEZ NAPOLEON					
	y/otros.		13.947.000,-			
2	S.A. GALLARDO CARLOS -					
	y/otros.		5.578.800,-			
			$19.525.800,-			
			==========			

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: DIEDINUEVE MILLONES QUINIENTOS VEINTICINCO MIL OCHOCIENTOS ($19.525.800,-).- - - - - - - - - - - - - -

COMODORO RIVADAVIA, 25 de abril de 1982.

Folio Libro Caja Nº: 5

COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 16

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	COM. CORINO CARLOS	-	1.227.336,-			
2	MY. LUPIANEZ CARLOS	-	1.692.236,-			
3	MY. DANIEL OTERO	-	1.813.110,-			
4	MY. NOUESCA JUAN	-	120.874,-			
5	CAP. ROHDE CARLOS	-	306.834,-			
6	CAP. ORTIZ JORGE	-	1.227.336,-			
7	TEN. BIASI JUAN	-	613.668,-			
8	TEN. OLIVA JUAN	-	818.224,-			
9	S.AUX. FRANCOMANO SILVIO	-	2.138.540,-			
10	C.P. VAZQUEZ JUAN CARLOS	-	2.008.368,-			
11	C.1º BELFITTO JOSE	-	2.008.368,-			
12	C.1º ZELAYA ROQUE	-	1.924.686,-			
13	C.1º OLMEDO ALFREDO L.	-	1.004.184,-			
14	C.1º LA MACCHIA ROLANDO	-	418.410,-			
15	C. CASTRO RAFAEL	-	1.924.686,-			
16	PROD.II. FANTIMATO CARLOS	-	836.820,-			
17	S. MORENO VICTOR y otros	-	12.887.028,-			
18	MY. VALDEVENITEZ MANUEL y/o.		7.029.288,-			
19	C. BARRIONUEVO HECTOR y/o.		12.887.028,-			
20	S.P. FIGUEROA PEDRO y/o.		3.068.340,-			
21	S.A. MANYSZYN DEMETRIO y/o.		5.020.920,-			
22	TEN. GALLETTI RUBEN y/o.		13.398.418,-			
23	PROD.II. CROCCI HECTOR y/o		4.602.510,-			
24	S.AUX. DELGADO ROBERTO y/o.		1.673.640,-			
25	C.1º LUCERO GUILLERMO y/o.		12.887.028,-			
26	Sol°/63 VELARDEZ EDUARDO y/o.		2.863.784,-			
27	Sol°/63 DADAN MIGUEL y/o.		18.614.596,-			
28	Sol°/63 GONZALEZ JORGE y/o.		3.988.842,-	$119.005.102,-		

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: CIENTO DIECINUEVE MILLONES CINCO MIL CIENTO DOS PESOS ($119.005.102,-).- - - - - - - - - - - - - - - -

COMODORO RIVADAVIA, 24 de Abril de 1982.-

Folio libro Caja Nº 5

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº 15

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	CASINO DE SUBOFICIALES					
	DE LA IX BRIG. AEREA.. . ..		77.107.000,-			
2	CASINO DE OFICIALES DE LA					
	IX BRIGADA AEREA.....		20.610.000,-			
3	MERIDIANO SUR..		6.718.000,-			
4	ESTACION SERV. GRAL.MOSCONI		18.550.000,-			
5	FLORIANCHAPARRO Y CIA.. . .		1.907.800,-			
6	SOLD. DORSA MAURICIO. . . .		511.390,-			
			125.404.190,-			

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: CIENTO VEINTICINCO MILLONES CUATROCIENTOS CUATRO MIL CIENTO NOVENTA PESOS ($125.404.190,-).- - - - - - - - - - -

COMODORO RIVADAVIA, 22 de Abril de 1982.-

Folio libro Caja Nº 5

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR

PARTIDA PRINCIPAL 4190

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 14

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	EUSEBIO MARTINEZ E HIJOS S.R.L.	-	168.000,-			
2	CASA ARDAL S.A.I.C.I.F.	-	1.904.270,-	$ 2.072.270,-		
	IMPORTA LA PPRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: DOS MILLONES SETENTA Y DOS MIL					
	DOSCIENTOS SETENTA PESOS ($.2.072.270,-).- - - - - - - - - - - - - - - - - - - -					
			COMODORO RIVADAVIA, 15 de Abril de 1982.-			

Libro Caja Folio Nº 5

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 13

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO LAJA Nº
1	CASA ARDAL SAICIF	-	2.510.500,-		-	
2	EST.SERVICIO BELVEDERE	-	246.000,-		-	
3	LINDORA ICSCA	-	615.600,-		-	
4	CASA SUAREZ	-	480.000,-		-	
5	FLORIAN CHAPARRO Y CIA.	-	403.500,-		-	
6	SIXTOSELL	-	120.000,-	4.375.600,-	-	

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: CUATRO MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS PESOS ($4.375.600,-).-

COMODORO RIVADAVIA, 14 de Abril de 1982.-

Libro Caja Folio 5

PARTIDA PRINCIPAL 4190
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 12

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	SAGOSA S.C.C.		-	2.769.800,-	-	
2	PETROMAVEN S.A.		-	400.000,-	-	
3	A. JORDAN CRUZ E HIJOS S.A.		-	1.145.280,-	-	
				4.315.080,-		

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: CUATRO MILLONES TRESCIENTOS QUINCE MIL OCHENTA PESOS ($4.315.080,-).-

COMODORO RIVADAVIA, 14 de Abril de 1982.-

Brigadier ROBERTO F. CAMBLOR
Comandante Aéreo de Defensa "Zona Sur"

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas-6 "Codasur"

Libro Caja Folio Nº 5

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 11

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	LA CUEVA DE BONI.		-	5.500,-	-	
2	CASA GUVE.		-	63.000,-	-	
3	BAZAR JO_PE		-	128.000,-	-	
4	PACHIN-LIMPIEZA.		-	381.000,-	-	
5	T.V. SUR S.R.L.		-	90.000,-	-	
6	CASA GUVE.		-	x 354.000,-	-	
7	DEPOSITO MAYORISTA CHAPARRO.		-	1.944.000,-	-	
8	SAGOSA S.C.C.		-	939.536,-	-	
9	CASA HERRADA .		-	15.000,-	-	
10	NURNBERG Y ROLLAN S.R.L.		-	120.000,-	-	
11	MY. TRILLO LUIS.		-	1.510.925,-	-	
12	MY. PERONDI GUILLERMO O.		-	1.208.740,-	-	
13	C. SAURA EDUARDO		-	20.000,-	-	
				6.779.701,-		

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: SEIS MILLONES SETECIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS UN PESOS ($6.779.701,-).- - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

COMODORO RIVADAVIA, 14 de Abril de 1982.-

Brigadier ROBERTO F. CAMBLOR
Comandante Aéreo de Defensa "Zona Sur"

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas-6 "Codasur"

Libro Caja Folio Nº 3/5

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 10

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	Agte.Civil AQUILINO MARTINEZ			232.450,-		
2	" " CARLOS PALACIOS			209.205,-		
3	" " EDUARDO BERNAL			232.450,-		
4	" " NALDO R. DE BIASI			209.205,-		
5	" " E. CALVO			232.450,-		
6	" " RAUL A. ZAPATA			232.450,-		
7	" " JORGE NEMAN			232.450,-		
8	" " VICTOR MONTICELLI			209.205,-		
9	ASTRA.			120.000,-		
10	ASTRA.			103.000,-		
11	A.C.A.			70.000,-		
12	A.C.A.			130.000,-		
13	EL PATAGON			216.000,-		
14	ASTRA.			224.300,-		
15	EST. DE SERVC. EL CIERVO.			155.250,-		
16	ASTRA.			48.300,-		
				2.856.715,-		

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: DOS MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL SETECIENTOS QUINCE PESOS ($2.856.715,-).-

COMODORO RIVADAVIA, 13 de Abril de 1982.-

Brigadier ROBERTO F. CAMBLOR
Comandante Aéreo de Defensa "Zona Sur"

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas-6 "Codasur"

Falta tilde Caja Nº 2

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº 9

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	FARMACIA "LA LEY"			30.000,-	-	
2	SURGAS S.A.			288.000,-	-	
3	SAGOSA S.C.C.			334.000,-	-	
4	FERRETERIA IND. MELIN			211.000,-	-	
				863.000,-		

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: OCHOCIENTOS SESENTA Y TRES MIL PESOS ($863.000,-)

COMODORO RIVADAVIA, 13 de Abril de 1982.-

Brigadier ROBERTO F. CAMBLOR
Comandante Aéreo de Defensa "Zona Sur"

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas-6 "Codasur"

Folio libro Caja Nº 2

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 8

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	D/I N	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	ESTACION DE SERV. CRUZ DEL SUR			62.000,-		
2	RAUL L. WEINSTEIN			545.200,-		
3	EST. DE SERV. GRAL. MOSCONI			233.000,-		
4	ASTRA.			11.354.750,-		
5	CASA SUAREZ			359.000,-		
6	COMODORO NEUMATICOS			100.000,-		
7	EE CLAN			1.936.000,-		
8	EL CLAN			337.500,-		
				14.927.450,-		

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: CATORCE MILLONES NOVECIENTOS VEINTISIETE MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA PESOS ($14.927.450,-).- - - - - - - - - - - - - - - - -

COMODORO RIVADAVIA, 12 de Abril de 1982.-

Brigadier ROBERTO F. CAMBLOR
Comandante Aéreo de Defensa "Zona Sur"

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas-6 "Codasur"

Folio libro caja Nº 3

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 7

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	ASTRA. ESTACION DE SERVICIO		-	5.671.000,-	-	
2	EUREKA SACIFICA.		-	2.900.000,-	-	
3	EST. SERVICIO GRAL. MOSCONI		-	2.874.000,-	-	
4	PETROMAVEN S.A.		-	27.000,-	-	
5	ROBERTO C. BASSENAVE		-	324.400,-	-	
6	SURGAS S.A.		-	24.000,-	-	
7	SURGAS S.A.		+	70.000,-	-	
				11.890.400,-		

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: ONCE MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA MIL CUATROCIENTOS PESOS ($11.890.400,-).-

COMODORO RIVADAVIA, 12 de Abril de 1982.-

Brigadier ROBERTO F. CAMBLOR
Comandante Aéreo de Defensa "Zona Sur"

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas-6 "Codasur"

Folio Libro Caja 13

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 6

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	SUPERMERCADOS LIMPITO			59.500,-		
2	NURNBERG Y ROLLAN S.R.L.			540.000,-		
3	PETROMAVEN S.A.			397.000,-		
4	JOSE MARIA RODRIGO Y CIA.			830.000,-		
				1.826.500,-		

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: UN MILLON OCHOCIENTOS VEINTISEIS MIL QUINIENTOS PESOS ($1.826.500,-).-

COMODORO RIVADAVIA, 12 de Abril de 1982.-

Brigadier ROBERTO F. CAMBLOR
Comandnte Aéreo de Defensa "Zona Sur"

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas-6 "Codasur"

Folio libro Caja N° 3

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº 5

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	CASA SUAREZ		994.000,_			
2	CASA SUAREZ		38.000,_	1.032.000,_		
3	COTILLON MARAVILLAS			19.000,_		
4	LA CASA DEL DIBUJANTE			120.000,_		
				1.171.000,_		

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: UN MILLON CIENTO SE_TENTA Y UN MIL PESOS ($1.171.000,_).

COMODORO RIVADAVIA, 10 de Abril de 1982._

Brigadier ROBERTO F. CAMBLOR
Comandante Aéreo de Defensa "Sona Sur"

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas "Codasur"

Folio Libro Caja Nº 3

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº 4

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	FARMACIA FREILE		-	120.000,_	-	
2	LA UNICA		-	247.000,_	-	
3	CASA LLANEZA S.R.L.		-	749.000,_	-	
				1116.000,_		

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: UN MILLON CIENTO DIE_
CISEIS MIL PESOS ($1.116.000,_)._

COMODORO RIVADAVIA, 09 de Abril de 1982._

Brigadier ROBERTO F. CAMBIOR
Comandante Aéreo de Defensa "Zona Sur"

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas "Codasur"

Folio viene hoja Nº 3

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 3

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	EL CLAN			2.604.400,-	-	
2	MERCADO JOTA-PE			736.500,-	-	
3	FLORIAN CHAPARRO Y CIA.			1.119.000,-		
4	FLORIAN CHAPARRO Y CIA.			2.499.500,-		
5	CRISTALERIA CACHITO			110.000,-		
6	SUPERMERCADOS LIMPITO			164.200,-		
7	LA CASA DEL ACRILICO			1.035.000,-		
8	CASA LLANEZA S.R.L.			2.230.580,-		
9	CASA LLANEZA S.R.L.			7.320.400,-		
				17.819.580,-		

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: DIECISIETE MILLONES OCHOCIENTOS DIECINUEVE MIL QUINIENTOS OCHENTA PESOS ($17.819.580,-).-

COMODORO RIVADAVIA, 08 de Abril de 1982.-

Brigadier ROBERTO F. CAMBLOR
Comandante Aéreo de Defensa "Zona Sur"

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas-6 "Codasur"

Folio caja nº 3

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 2

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	Y.P.F.		-	28.967.150,-		
2	SANTA MONICA		-	2.400.000,-		
3	CASA CARRUSCA		-	175.000,-		
4	INTERGOM S.A.		-	4.106.200,-		
5	PETROMAVEN S.A.		-	4.000.000,-		
6	CAP. HIGINIO ROBLES.		-	150.000,-		
				39.798.350,-		

IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: TREINTA Y NUEVE MILLONES SETECIENTOS NOVENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS CINCUENTA PESOS ($39.798.350,-). 6 6

COMODORO RIVADAVIA, 07 de Abril de 1982

Brigadier ROBERTO F. CAMBLOR
Comandante Aéreo de Defensa "Zona Sur"

Capitán MIGUEL A. AGUACIL
Finanzas "Codasur"

Folio libro Caja Nº 1.

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 1

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	CASA ARDAL S.A.I.C.I.F.		-	2.380.000,-	-	
2	EL CLAN.		-	917.500,-	-	
3	CASA PIRES.		-	100.000,-	-	
4	SUPERMERCADOS LIMPITO.		-	528.600,-	-	
5	CASA ZVETCOFF.		-	142.000,-	-	
6	CASA SUAREZ .		70.000,-			
7	CASA SUAREZ		615.000,-	685.000,-	-	
8	CASA CARRUSCA		-	17.000,-	-	
9	SUD ELECTRICA S.C.C.		6	819.000,-	-	
				5.589.100,-		
	IMPORTA LA PRESENTE ORDEN DE PAGO LA SUMA DE: CINCO MILLONES QUINIEN-					
	TOS OCHENTA Y NUEVE MIL CIEN PESOS ($5.589.100,-). - - -			- - - -		- - -
			COMODORO RIVADAVIA, 06 de	Abril de		1982

Brigadier ROBERTO F. CARBLOR
Comandante Aéreo de Defensa Zona Sur

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas "Codasur"

Pase a la Caja Nº 3.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 12

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	1ER.TEN. GOBINI ATILIO L. y otros.-			13.117.500,-		
2	SC/63. GOMEZ ANTONIO ARSENIO y otros.-			6.502.500,-		
				$ 19.620.000,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: DIECINUEVE MILLONES SEISCIENTOS VEINTE PESOS ($19.620.000,-).- - - - - - - - - - - - - - - -

RIO GRANDE, 10 de Mayo de 1982.-

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect.Def.Aer.GRA

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas CODASUR

FUERZA AEREA ARGENTINA
"COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR"

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº 11

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	CAP. BUIRA ANTONIO y otros.-		-	1.428.000,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: UN MILLON CUATROCIENTOS VEINTIOCHO MIL PESOS ($1.428.000,-).- -

RIO GRANDE, 18 de Mayo de 1982.-

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect.Def.Aer.GRA

Capitán MIGUEL A. AEGUACIL
Finanzas CODASUR

FUERZA AEREA ARGENTINA
"COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR"

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº 10

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	COM. CORINO CARLOS y otros.		-	21.750.000,-		
2	S.M. LAINO JUAN y otros.		-	17.820.000,-		
3	C.1º LA MACCHIA ROLANDO.y otros.		-	18.270.000,-		
4	C. ACUÑA MARIO y otros.		-	12.082.500,-		
5	C. CONTRERAS DANIEL y otros.		-	18.270.000,-		
6	CAP. ALGUACIL MIGUEL A. y otro.		-	1.395.000,-		
7	C.P6 GIL EDUARDO.		-	630.000,-		
8	PROD.II.CROCCI HECTOR y otros.-		-	3.780.000,-		
9	CABO SANTINI OSCAR.-		-	546.000,-		
10	PROD.II. LARREATEGUI JOSE L.		-	336.000.-		
				$ 94.879.500,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: NOVENTA Y CUATRO MILLONES OCHOCIENTOS SETENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS PESOS ($94.879.500,-).- - -

RIO GRANDE. 09 de Mayo de 1982.-

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect.Def.Aer.GRA.

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas COMASUR

PARTIDA PRINCIPAL 1290-BIENES Y SERV.NO PERS.S/D.-

EJERCICIO 19 1982 ORDEN DE PAGO Nº 8

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
	Transporte Río Grande			750.000,-		
	S.A.Imp. de la Patagonia			124.800,-		
	Aeroestación Río Grande			288.000,-		
	Autosur S.R.L.			30338.000.-		
	Farmacia Río Grande			9.500,-		
	Farmacia del Pueblo			21.663,-		
	S.A.Imp. de la Patagonia			159.200,-		
	Repuestos Derrom S.R.L.			4.850.000,-		
	Radio Sur			300.000,-		
	Electricidad. Miguel			204.000,-		
	Sados			61.000,-		
	Kiosco Ariel			190.000.-		
	Librería Don Bosco			48.000.-		
	Alejandro D. Philip			100.000,-		
	Domingo Granja			185.000,-		
	Casa Gabriela			118.980,-		
	Ferretería Zapico			1.065.000,-		
	Domingo Granja			675.000,-		
	Domingo Granja			616.100,-		
	Domingo Granja			137.700,-		
	Ferretería Zapico			300.000,-		
	Autosur S.R.L.			720.000.-		
	Librería Don Bosco			90.000,-		
	Plásticos Fueguinos			451.500.-		
	Automotores Tierra del Fuego			35.000,-		
	Aeroestand			15.400.000,-		
	Sevillano Hnos. S.R.L.			110.000,-		
	Kiosco Isidoro			28.000.-		
	Electricidad Miguel			13.000,-		
	Autosur S.R.L.			317.000.-		
	Velazquez y Tenorio S.R.L.			35.000.-		
	TRANSPORTE:			57.741.443,-		

PARTIDA PRINCIPAL 1290-BIENES Y SERV.NO PERS. S/D.

EJERCICIO 19 82 ORDEN DE PAGO Nº

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
	TRANSPORTE:.			57.741.443.-		
	Taller Manolo			560.000.-		
	Domingo Granja			432.000.-		
	Electricidad Miguel			71.000.-		
	Librería Martín Fierro			89.500.-		
				58.893.943.-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de:CINCUENTA Y OCHO MI-
LLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y TRES PESOS.-

Río Grande, 8 de Mayo de 1982.-

COMODORO CARLOS E. CORINO
Jef.Sect.Def. Aer. "GRA"

CAPITAN MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas CODASUR.-

PARTIDA PRINCIPAL 1290-BIENES Y SERV.NO PERS.S/D.-

EJERCICIO 19 82 **ORDEN DE PAGO Nº 8**

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	CANTINA BASE AERONAVAL.	!	-	136.800,-		
2	APOLO P.V.G.	-	-	982.000,-		
3	APOLO P.V.G.	-	-	244.000,-		
4	FERRETERIA ZAPICO.	-	-	750.000,-		
5	DOMINGO GRANJA S.R.L.	-	-	485.820,-		
				$2.598.620,-		
	Importa la presente Orden de Pago la suma de: DOS MILLONES QUINIENTOS NOVENTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS VEINTE PESOS ($2.598.620,-).- - - - - - -					
	RIO GRANDE, 03 de Mayo de 1982.-					
	Comodoro CARLOS E. CORINO Jefe SECT.DEF.AER."GRA"			Capitán MIGUEL A. AIGUACIL Finanzas COMASUR		

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº 1

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	KIOSKO ISIDORO.	-	-	257.000,-		
2	DOMINGO GRANJA S.R.L.	-	-	615.200,-		
3	KIOSKITOS.	-	-	192.000,-		
4	CELENTANO HNOS.	-	-	1.350.000,-		
5	MARTIN FIERRO.	-	-	22.500,-		
				$2.436.700,-		
	Importa la presente Orden de Pago la suma de: DOS MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y SEIS MIL SETECIENTOS PESOS ($2.436.700,-).- - - - - - - - -					
			RIO GRANDE, 3 de Mayo de 1982.-			

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe SECT.DEF.AER."GRA"

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas. CODASUR

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO AEREO DE DEFENSA ZONA SUR

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 6

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	BASE AERONAVAL	-	-	71.921.850,-	-	

Importa la presente Orden de Pago la suma de: SETENTA Y UN MILLONES NOVECIENTOS VEINTIUN MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA PESOS ($71.921.850,-).- -

RIO GRANDE, 30 de Abril de 1982.-

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe Sect.Def.Aer.GRA"

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas "COMASUR"

PARTIDA PRINCIPAL 1290

EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 5

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
1	ELECTRONICA CARLOS VATER.	-	-	50.000,-	-	
2	DON BOSCO.	-	-	200.000,-	-	
3	DOMINGO GRANJA S.R.L.	-	-	216.000,-	-	
4	AUTOSUR S.R.L.	-	-	1.258.000,-		
5	HOTEL LOS YAGANES.	-	-	2.536.000,-		
6	HOTEL LOS YAGANES.	-	-	968.000,-		
7	IMPORTADORA Y EXP."LA PATAGONIA"	-		256.600,-		
8	DON BOSCO.	-	-	175.000,-		
9	DOMINGO GRANJA S.R.L.	-	-	54.000,-		
10	SADOS.	-	-	298.020,-		
				$6.011.620,-		
	Importa la presente Orden de Pago la suma de: SEIS MILLONES ONCE MIL					
	SEISCIENTOS VEINTE PESOS ($6.011.620,-).- -			- - - - - - - -	- - - -	- - -
			RIO GRANDE, 30 de Abril de 1982,-			

Comodoro CARLOS E. CORINO
Jefe SECT.DEF.AER."RGA"

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas COMASUR

PARTIDA PRINCIPAL 1290-BIENES Y SERV.NO PERS.S/D.-
EJERCICIO 1982 ORDEN DE PAGO Nº 4

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
	Farmacia del Pueblo			354.000,-		
	Librería Martín Fierro			21.000.-		
	Hotel Los Yaganes			272.000,-		
	" " "			272.000,-		
	" " "			272.000,-		
	Electricidad Miguel			523.300,-		
	Kiosco Ariel			4.000,-		
	Sados			181.250,-		
	Electricidad Miguel			289.000,-		
	Autosur S.R.L.			195.000.-		
	Farmacia Río Grande			80.000,-		
	Librería Don Bosco			30.000,-		
	Librería Don Bosco			127.500,-		
	Electricidad Miguel			544.200,-		
	Kiosco Isidoro			96.000,-		
	Apolo P.V.C.			43.500,-		
	Agrotécnica Fueguina S.A.			480.000.-		
	Velazquez y Tenorio S.R.L.			98.000,-		
	Domingo Granja S.R.L.			477.650,-		
	Librería Don Bosco			40.000,-		
	Electricidad Miguel			147.500,-		
	Aeroestand			9.675.000,-		
	Aeroestación Río Grande			503.000,-		
				14.725.900,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: CATORCE MILLONES SETECIENTOS VEINTICINCO MIL NOVECIENTOS PESOS.- - - - - - - - - - - - - - -

Río Grande, 30 de Abril de 1982.-

. . . . . .

COMODORO CARLOS E. CORINO
Jefe SECT.DEF.AER."GRA"

. . . . . .

Capitán MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas CODASUR.-

PARTIDA PRINCIPAL 1290-BIENES Y SERV.NO PERS.S/D.- 3/82

EJERCICIO 1982 ORDEN DE PAGO Nº

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
	Sados			332.620,-		
	Librería Martín Fierro			28.500,-		
	Confitería Roca			203.000,-		
	Autosur S.R.L.			100.000,-		
	Aerobar Río Grande			42.000,-		
	Domingo Granja			137.800,-		
	Autosur S.R.L.			1.240.000,-		
	Taller Manolo			1.410.000,-		
	Librería Don Bosco			97.500,-		
	I.A.P.A.			145.600,-		
	Baterías Apolo			700.000.-		
	Sados			315.770,-		
	Librería Don Bosco			249.000.-		
	Domingo Granja			77.700,-		
	Comercio Aero Stand			505.000.-		
	Sados			36.790,-		
	Librería Martín Fierro			33.000,-		
	" " "			60.000,-		
	Confitería Tante Sara			12.000.000.-		
	Yuda Wolf Reiss S.R.L.			3.266.300,-		
	Farmacia Del Pueblo			280.000,-		
	Transporte Río Grande			750.000,-		
	" " "			750.000.-		
	Sados			231.220,-		
	Electronica Van-Kent			396.500,-		
	Librería Martín Fierro			21.000.-		
	Farmacia del Pueblo			266.000,-		
	Librería Martín Fierro			73.000,-		
	Librería Don Bosco			72.000.-		
	Electricidad Miguel			15.000,-		
	Electricidad Miguel			39.000.-		
	TRANSPORTE:.-			23.874.300,-		

0/f.3

PARTIDA PRINCIPAL 1290-BIENES Y SERV.NO PERS. S/D.-

EJERCICIO 1982

ORDEN DE PAGO Nº

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
	TRANSPORTE:.			.23.874.300,-		
	Electricidad Miguel			37.000,-		
	Farmacia del Pueblo			106.500,-		
	Kioskitos			33.000,-		
	Taller Manolo			780.000.-		
	Electrónica Carlos Vater			900.000,-		
	Peuget S.R.L.			470.000,-		
				26.200.800,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: VEINTISEIS MILLONES DOSCIENTOS MIL OCHOCIENTOS PESOS.- - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

Río Grande, 27 de Abril de 1982.-

COMODORO CARLOS E. CORINO
Jefe SECT. DEF.AER. "GRA"

CAPITAN MIGUEL A. ALGUACIL
Finanzas CODASUR.-

PARTIDA PRINCIPAL 1290-BIENES Y SERV.NO PERS.S/D.-
EJERCICIO 19 82
ORDEN DE PAGO Nº 2/82

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO LAJA Nº
	Sados			129.320,-		
	Librería Martín Fierro			7.500,-		
	Casa Gauna			90.000,-		
	Electricidad Miguel			83.000,-		
	Casa Marambio			25.000,-		
	Autosur S.R.L.			320.000,-		
	Farmacia del Pueblo			56.000,-		
	Confitería Tante Sara.			9.600.000,-		
	Librería Martín Fierro			62.000,-		
	Gomería Ruta 3			20.000,-		
	Sevillano Hnos. S.R.L.			81.000,-		
	Casa Gauna			270.000,-		
	Ferretería Zapico			124.000,-		
	Domingo Granja S.R.L.			72.000,-		
	Librería Don Bosco			56.000,-		
	Kiosco Ariel			52.000,-		
	Librería Martín Fierro			6.000,-		
	Kiosco Ariel			34.000,-		
	Sados			104.350,-		
	Velazques y TenorioS.R.L.			450.000,-		
	Mann y Cía. S.R.L.			290.000,-		
	Librería Martín Fierro			15.000,-		
	Domingo Granja S.R.L.			220.000,-		
	Mann y Cía. S.R.L.			1.365.000,-		
				13.532.170,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: TRECE MILLONES QUINIENTOS TREINTA Y DOS MIL CIENTO SETENTA PESOS.- - - - - - - - - - - - - - - - -

Río Grande, 20 de Abril de 1982.-

COMODORO D. CARLOS E. CORINO
Jefe Sect.Def. Aer.GRA.-

CAPITAN MIGUEL A ALGHACIL
Finanzas CODASUR.-

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 1/82

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
	Ferretería Zapico			212.500,-		
	Librería Martín Fierro			15.000.-		
	Casa Chalten			73.500,-		
	Don Bosco			40.000,-		
	Autosur S.R.L.			533.000,-		
	Ferretería Zapico			500.500,-		
	Casa Gabriela			473.100,-		
	Sevillano Hnos. S.R.L.			90.000.-		
	Electricidad Miguel			55.000,-		
	Autosur S.R.L.			150.000,-		
	Sados			30.000,-		
	S.A.Import. de la Patagonia			57.000.-		
	Casa Marris			30.000.-		
	Autosur S.R.L.			100.000,-		
	S.A. Import. de la Patagonia			32.000.-		
	Farmacia del Pueblo.			132.454.-		
	Librería Martín Fierro			496.000,-		
	" " "			11.000,-		
	Casa Kioskito			47.000.-		
	Foto Río Grande			30.000.-		
	Ferretería Zapico			29.000.-		
	Sados			129.080.-		
	Autom Tierra del Fuego S.A.C.			2.625.000.-		
	Autosur S.R.L.			100.000.-		
	Librería Martín Fierro			78.000.-		
	Casa Kioskitos			54.000.-		
	Sados			205.270.-		
	Casa Marambio			469.000.-		
	Casa Bigua			144.000,-		
	Domingo Granja S.R.L.			133.400.-		
	Transporte Río Grande			750.000.-		
			TRANSPORTE: . .	7.824.804,-		

PARTIDA PRINCIPAL 1290
EJERCICIO 19 82

ORDEN DE PAGO Nº 1/82

PARCIAL Nº	A FAVOR DE	O/C Nº	IMPORTE PARCIAL	IMPORTE TOTAL	CHEQUE Nº	FOLIO CAJA Nº
	TRANSPORTE:.			7.824.804,-		
	Superm. El Buen Trato			13.500,-		
	Autosur S.R.L.			140.000,-		
	Taller integral del radiador			450.000,-		
	Apolo P.V.G.			955.000,-		
	Rectificaciones Mauricio			1.250.000,-		
	Sados			135.990,-		
	Librería Martín Fierro			32.000,-		
	" " "			3.000,-		
	Librería Don Bosco			20.000,-		
	Casa Gauna			60.000,-		
	Autosur S.R.L.			158.000,-		
	My. Daniel OTERO			366.600,-		
	My. Carlos J. LUPIAÑEZ			1.208.740,-		
	Ten. Juan H. OLIVA y Otros.			4.323.570,-		
				16.941.204,-		

Importa la presente Orden de Pago la suma de: DIECISEIS MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y UN MIL DOSCIENTOS CUATRO PESOS.- - - - - - - - - - - - - - -

Río Grande, 17 de Abril de 1982

COMODORO CARLOS E. CORINO
Jefe Sec. Def. Aer. GRA.-

CAPITAN MIGUEL A. AIGUACIL
Finanzas CODASUR.-

B.A.M.

Comodoro Rivadavia

C
R
V

SE RETO

C1/11E

FOLIO 2

M E M O R A N D U M

PARA INFORMACION DE
Comandante FUERZA
AEREA SUR

PRODUCIDO POR: Jefe
BAM COMODORO RIVADAVIA

Com Riv, 27 Ago 82

Asunto: Informe BAM COMODORO RIVADAVIA

Durante las operaciones del conflicto MALVINAS, la IX Brigada Aérea cumplió fundamentalmente tareas de apoyo operativo en distintas etapas diferenciadas fundamentalmente por los efectivos y medios que se alojaron y la forma de empleo, a saber:

1º) Cabecera del puente aéreo para la operación inicial empleando medios provenientes de la I Brigada Aérea y Bajo control operacional de la IX Brigada Aérea y dependiendo la BAM directamente del CAE.

2º) Sede del Comando combinado de la FAS y CODAZS y alojamiento de unidades aéreas de combate y transporte que estaban bajo control operacional directo de dichos Comandos, como así también el CIC, dependiendo la BAM del CFAS.

3º) Funcionando como BAM, subordinada al Cdo de la FAS desplegado en la ciudad de COMODORO RIVADAVIA, pero manteniendo subunidades aéreas alojadas y el CIC con dependencia directa del Cdo FAS/CODAZS y Subunidades aéreas propias, bajo control operacional de la BAM.

A diferencia de otras BAM desplegadas en el Teatro de Operaciones, en ninguna de estas situaciones las orgánicas adoptadas y las funciones respondieron a las previsiones contempladas en los planes de campaña elaborados para el Marco Regional, por lo que las mismas y las actividades desarrolladas fueron producto de un Proceso de improvisación que llevó progresivamente en su fase final a la relación de dependencia, orgánica y funciones mas semejantes a las que habían sido contempladas en el planeamiento; aúnque siempre con las unidades alojadas que mantenían dependencia operativa directa del Condo.

En consecuencia, el encaminamiento de Ordenes Fragmentarias y el control de las operaciones era disímil según la unidad aérea que cumplimentara las mismas, aún cuando se tratara de material les similares (F-27, G-II, etc), debiendo estructurar cada Escuadrón Aéreo alojado su órgano operaciones.

A continuación se exponen por áreas de actividades, una síntesis de lo actuado, deficiencias detectadas y sugerencias para su corrección:

SECRETO

FOLIO 3

Subunidad Aérea de la BAM:

La organización y la relación de dependencia aplicada fueron las mismas que tiene la IX Brigada Aérea en tiempo de paz, con el agregado de:

- Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate CRV.
- Control operacional sobre un avión de transporte (F-27) de la I Brigada Aérea previsto para traslado del EM Cdo FAS.
- Control operacional sobre un avión sanitario (Merlin IV) de la VII Brigada Aérea.

Las órdenes se recibieron directamente de las Secciones Operativas del EM del CFAS, sin intervención del Departamento Operaciones de la BAM CRV.

Se sugiere que todas las unidades dependientes del CFAS operando en este aeródromo, lo hagan a través del Departamento Operaciones de la Base, quedando el cumplimiento de las tareas ordenadas a cargo de los Escuadrones Aéreos o Terrestres.

De esta manera, se podrán realizar las tareas bajo un mando unificado y utilizando los medios más apropiados para el cumplimiento de las órdenes fragmentarias (caso del Grupo GERA y del Escuadrón FENIX).

Esto implica que la BAM CRV dispondría del Comando Operacional de todas las unidades que desplieguen a este aeródromo, como sucede con otras unidades semejantes (BAM GAL), independientemente de que el Comando Aéreo del Teatro de Operaciones se encuentre a escasos kilómetros de la BAM.

En caso contrario, la BAM CRV será Base de Apoyo Logístico para el personal y mayerial desplegado, y solo operarán sus aviones de dotación como un Escuadron Aéreo también dependiente del CFAS, lo que significa una omisión funcional del Jefe de Base y su Departamento Operaciones.

Búsqueda y Salvamento:

Una vez iniciadas las operaciones se recibió la orden de conformar un Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate, con el personal y material disponible en la BAM CRV y RASU.

En ese momento, las deficiencias mas importantes eran:

1º) Personal: Pilotos de Bell 212, para mantener alerta permanente.
Pararescates para todos los aviones de alerta.
Operadores de grua e izado, para un Bell 212.
Auxiliares de Búsqueda y Rescate para mantener una Mesa de Información y Control de Operaciones ByS y personal afectado a las alertas.

2º) Material: Medios aéreos específicos para rescate en el mar.
Equipamiento personal adecuado para las tripulaciones en vuelo sobre mar (chalecos salvavidas y trajes antiexposición).

SECRETO

FOLIO 4

Equipos de comunicaciones terrestres portátiles para las tripulaciones de alerta.
Cartografía y material de búsqueda.
Equipos de supervivencia en el mar y balsas.
Equipamiento de búsqueda propios en las aeronaves (horming, radar de búsqueda, etc).
Equipamiento personal de búsqueda (anteojos).
Equipos personal de pararescate para trabajo en el agua.

3º) Adiestramiento: Nadie poseía conocimiento ni adiestramiento adecuados para la tarea asignada, con excepción de algunos de los pararescate posteriormente asignados de las Brigadas Aéreas I y VII.

La Búsqueda en el mar, la mas probable en este conflicto en relación a las operaciones efectuadas, es muy difícil de realizar, si no se cuenta con medios adecuados para la misma.

Las deficiencias iniciales fueron subsanadas con las medidas apropiadas, quedando como remanente al final de las operaciones:

- Medios aéreos de rescate en el mar.
- Provisión de trajes antiexposición para las tripulaciones.
- Equipamiento de búsqueda en las aeronaves.
- Equipos personales de pararescate para trabajo en el agua.

Con respecto a esta tareas, muy específica, se sugiere la formación de un Centro único de formación de tripulaciones de Búsqueda y Rescate, que cuente con los medios necesarios para ser desplegados en los lugares que se considere necesarios en el inicio de las operaciones.

Esta Subunidad, servirá para que la SOB y S pueda disponer de los medios básicos (personal y material) para, con el agregado de los medios convocados y requeridos, formar los Subcentros que se estime necesarios, bien equipados y con posibilidades de extender el adiestramiento del personal mas avanzado sobre los que se agreguen sin, o con poca experiencia.

Operaciones de transporte:

Durante las operaciones se continuaron realizando vuelos de LADE con servicios especiales, y se cumplimentaron las órdenes recibidas de la SOTA, realizandose el total de horas de vuelo y misiones que se detallan en el Anexo ALFA, por tipo de aeronave.

Operaciones de Reconocimiento sobre el mar:

Se puso a disposición del Grupo de Exploración y Reconocimiento aéreo, diariamente, un avión F-27, un DHC-6 y dos IA-58, que cumplían misiones de 0330, 0315 y 0130 horas respectivamente, en el área focal COM RIVADAVIA (Golfo de SAN JORGE).

Operaciones Especiales:

Se realizaron dos misiones de rescate de personal de tripulantes eyectados a la Isla de BORBON (Gran MALVINA) y una de Búsqueda y Rescate del buque ARA Alférez SOBRAL.
En cada una de estas operaciones especiales se elevó un informe al EM CFAS.

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA FOLIO 5

Seguridad y Defensa

Situación - Consideraciones generales: De la evaluación de las capacidades del enemigo, surgió la necesidad de reforzar el servicio de seguridad sobre objetivos claves y establecer un sistema de defensa en los 360º, terrestre y antiaéreo, que permitiera repeler todo intento de sabotaje, golpes de mano, ataque terrestre por grupos comandos, ataques helitransportados y ataques aéreos.
Los medios disponibles en la unidad y los que en forma progresiva se fueron agregando durante el período de operaciones permitió establecer un cordón defensivo perimetral, integrando un sistema de armas terrestres compuesto por: efectivos terrestres de la Br Ae IX, efectivos terrestres de la Br Ae VII, elementos de artillería antiaérea de la Br Ae IX y BAM MDP, una batería misilística Roland del Ejército, una Ca de Tropas del Ejército, elementos explosivos de la CNIE y explosivos de la PAN.
La disponibilidad de tales medios exigió su adecuada coordinación, el ordenamiento de las tareas específicas de cada sistema, su permanente apoyo logístico y las prácticas o ejercicios simulados, que permitiera optimizar su empleo en la defensa de los objetivos materiales existentes en la IX Brigada Aérea, observando estrictas medidas de seguridad tendientes a evitar batir propia tropa.
A modo de antecedente se considera conveniente enunciar algunas de las tareas llevadas a cabo por la defensa, incrementar su efectividad:

1º) Minado perimetral sobre las posibles vías de aproximación.

2º) Colocación de alambradas rastreras en zonas de aproximación.

3º) Colocación de alambradas en puestos de control.

4º) Cierre de accesos.

5º) Colocación de globos cautivos para defensa aérea (experimental).

6º) Construcción de refugios subterráneos y puestos de guardias subterráneos (eliminando la carpa) rodeados de pozos de zorro para centinelas.

7º) Instalación de un Puesto de Comando de campaña dispuesto en el terreno con un sistema integrado de comunicaciones, alámbricas e inalámbricas y su comunicación con el puesto de comando de la unidad.

8º) Instalación de polvorines de campaña en la retaguardia de los puestos principales de defensa, utilizados para el almacenamiento de munición, agua, y racionamiento para 3 (TRES) días de combate, además de botiquín de primeros auxilios.

9º) Construcción de un camino de ripio que al unir los puestos de seguridad y defensa, facilito el abastecimiento y el movimiento de los efectivos empleados.

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA FOLIO 6

10º) Organización de la evacuación de las instalaciones a los refugios antipersonales para el caso de ataque aéreo.

11º) Ejecución de patrullajes diurnos y nocturnos en el interior y exterior de la Brigada.

12º) Administración y correcto empleo de los vehículos que en número de 10 (DIEZ) fueron afectados en forma permanente a la seguridad y defensa.

13º) Constitución de 3 (TRES) retenes, 2 (DOS) en vehículos y 1 (UNO) en tierra (40 hombres c/u) ubicados en posiciones de asiento de cambio previstos.

14º) Instrucción permanente del personal afectado.

15º) Prácticas defensivas periódicas, diurnas y nocturnas.

16º) Ejecución de tiro nocturno con munición de guerra.

17º) Control del cumplimiento del toque de queda.

Deficiencias:

Si bien el sistema de seguridad y defensa establecido en la unidad, permitió mantener el control que su tarea involucra, en caso de haberse producido un ataque real, su efectividad habría sido afectada por las siguientes deficiencias que se aprecian como evidentes:

Personal:

1º) El personal militar superior y subalterno afectado a la tarea de seguridad y defensa, sin los conocimientos adecuados, algunos de ellos del cuerpo profesional, sin la jerarquía adecuada y/o con falta de idoneidad.

2º) Personal militar superior asignado al Escuadrón de Tropas, que por tener que cumplir actividad de vuelo estaba obligado a limitar su accionar en la actividad de seguridad y defensa.

3º) Carencia de por lo menos una compañía de defensa.

4º) Los saldados cumplieron su tarea satisfactoriamente, pero es necesario remarcar:

a) Ausencia lógica de profesionalismo (cumple obligatoriamente con el servicio militar).

b) Su corta edad (18 años) ha influído su inmadurez. Se ha puesto en evidencia en relación a la responsabilidad por la tarea a cumplir.

c) Falta de adiestramiento, necesario para trabajar en conjunto como arma y falta de entrenamiento con su arma de dotación.

5º) Afectación de efectivos previstos para la seguridad y defensa de la unidad, a la seguridad y defensa del Comando FAS.

6º) Afectación de efectivos previstos para la seguridad y defensa de la unidad, a la operación MALVINAS.

SECRETO

FOLIO 7

7º) El personal de Ejército afectado permitió solamente incrementar el sistema de patrullas y retenes, no así el establecimiento de la efectiva defensa del aeródromo en los 360º a partir de los 1.500 mts. Ello se debió a:

a) Insuficiente cantidad de efectivos, que varió permanentemente, no llegando a sobrepasar los 80 hombres (oficiales, suboficiales y soldados).

b) Los efectivos fueron cambiados, vale decir que los asignados lo eran en forma transitoria hasta tanto le fuera determinado el lugar de despliegue definitivo en la zona patagónica o en las Islas Malvinas.

c) Por lo expuesto en a) y b) las coordinaciones efectuadas con una unidad de Ejército, determinada, quedaban sin efecto entre las 24 y 48 horas.

d) Los efectivos asignados no fueron autosuficientes, lo que daba lugar a servidumbre de tipo logístico (carpas, racionamiento, comunicaciones, combustible, etc), tarea esta que incrementaba las de por sí existentes para el Escuadron Tropas.

d) Limitaciones para su emplazamiento en el terreno por ejemplo: En una oportunidad se asignaron soldados paracaidistas, al decir de su Jefe, era conveniente no desplegarlos en posiciones de defensa, ya que debían estar en aptitud de saltar en cualquier momento.

f) Diferencia de operación de los medios y forma de conducirse en el terreno durante horas nocturnas, lo que obligó a una permanente instrucción durante las operaciones realizadas, con la celeridad con que debían cumplirse ciertas tareas ordenadas conforme a la oportunidad.

g) Si bien llegó a instalarse una batería antiaérea Roland con su correspondiente radar, la misma permaneció fuera de servicio, por falta de repuestos y terminó siendo replegada.

Material:

1º) Afectación de parte del armamento de dotación, especialmente MAG - FAA y FAL, a las Islas MALVINAS.

2º) Carencia de anteojos binoculares para visión nocturna.

3º) Carencia de sistemas o equipos de detección de personas, que optimicen un sistema de seguridad y defensa.

4º) Carencia de vehículos tecnicamente adecuados para la seguridad y defensa, conforme al tipo de terreno por el que deben circular.

Infraestructura:

1º) Carencia de un 80% de alambrada perimetral en la unidad.

2º) Puestos fijos del servicio de seguridad con instalaciones sumamente precarias, insuficientes en cantidad y

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA FOLIO 8

mal ubicadas por haberse aprovechado instalaciones en desuso.

3º) Insuficientes cantidad de garitas, para el soldado centinela.

4º) Puertas de acceso no diseñados debidamente que impiden un control funcional y efectivo.

5º) Carencia de un tablero de control centralizado para comandar la iluminación de toda la unidad.

Proposiciones:

La Experiencia real vivida durante las operaciones realizadas desde la IX Brigada Aérea, indica la necesidad ineludible e impostergable que la Fuerza Aérea debe pensar, estudiar, estructurar y programar la ejecución a breve plazo de un Plan destinado a proteger en forma efectiva y autosuficiente los medios aéreos, técnicos y logísticos alojados en forma permanente o transitoria en sus Brigadas y Bases Aéreas.

El Plan de referencia debe reunir como características fundamentales:

1º) Ser estable en el tiempo.

2º) Acompañar los adelantos técnicos en lo que a material y capacitación del personal afectado se refiere.

3º) Estar acorde con el material aéreo, técnico y logístico a proteger.

La concreción de dicho plan en forma prioritaria permitiría la utilización mas racional de los medios y la disminución de los tiempos para el pasaje de la unidad a situación de guerra, con la consiguiente eliminación de la improvisación y situaciones psicológicas preocupantes que se observó en el personal que de una u otra forma debió operar los medios asignados.

Lo expresado involucra en lo inmediato, reveer los planes existentes en materia de seguridad y defensa, procurando introducir las modificaciones y/o actualizaciones posibles, Por ello teniendo en cuenta las deficiencias registradas en el presente informe se hacen las sugerencias siguientes:

1º) Asignación de personal militar superior y subalterno idóneo, para cubrir los diferentes cargos del Escuadrón de Tropas y en cantidad suficiente, para cumplir con efectividad la la misión de seguridad y defensa de la unidad, con perjuicio de toda otra tarea.

2º) Asignación de por lo menos una compañía de defensa completa a 127 hombres con material adecuado para cumplir con su misión asignada.

3º) Volver a incorporar al servicio militar obligatorio a ciudadanos con edad mínima de 20 años.

4º) Estudiar y evaluar la conveniencia de mantener soldados en la Fuerza Aérea para suplir carencias de especialidades

FUERZA AEREA ARGENTINA FOLIO 9

(servicios) y cumplir tareas de seguridad y defensa en las Brigadas y Bases Aéreas. Ello involucra reorientar tareas actualmente asignadas a lo menos a otro personal y con diferentes medios.

5º) Prever la asignación de una sección a 3 oficiales, 6 suboficiales y 30 soldados, para tareas de seguridad, defensa y servicios del Comando de la FAS, independientes o no incluídos dentro de los efectivos asignados a la IX Brigada Aérea para su seguridad y defensa.

6º) Previsión de reemplazo inmediato, de efectivos desplegados de la IX Brigada Aérea, a otros teatros de operaciones, a fin de no disminuir su seguridad y defensa, conforme a a situación de inteligencia y órdenes impartidas de reforzar dichos servicios ante porbabilidades de ciertos tipos de ataques enemigos.

7º) Se autosuficientes en materia de seguridad y defensa, lo que significa no requerir a otra Fuerza, protección o colaboración para cumplir con eficiencia tal tarea. Ello se desprende de las observaciones apuntadas en el presente informe.

8º) Actualización de la situación de armamento y equipos de combate adecuados conforme a los últimos adelantos técnicos como dotación para el personal de seguridad y defensa.

9º) Asignación de vehículos tecnicamente aptos para el desplazamiento de tropas conforme a la misión a cumplir y al terreno en que se debe actuar.

10º) Instalación de alambradas perimetrales, que circunde perimetralmente a la Unidad, preferentemente dobles y electrificadas.

11º) Construcción de caminos perimetrales.

12º) Construcción de instalaciones fijas para puestos de guardia y control de accesos adecuados a la tarea a cumplir.

13º) Adquisición de garitas de centinelas, que permitan su fácil emplazamiento en el lugar que se requiera o fuese necesario.

14º) Asignación de medios de comunicaciones efectivos, alámbricos e inalámbricos, para su utilización permanente, la asignacion de personal especializado y material de repuestos necesarios que asegure su mantenimiento.

15º) Instalación de un sistema de detección y control perimetral de la unidad y/o por zonas críticas (radar, circuito de televisión cerrado).

16º) Completamiento de las instalaciones de alojamiento para el personal y medios materiales afectados a la seguridad y defensa terrestre.

SECRETO

FOLIO 10

17º) Erradicar y prohibir la construcción de viviendas y/o asentamiento de moradores particulares en un radio de 2 Km a partir del límite perimetral de la unidad. Esto es conforme a posibilidades actuales.

18º) El equipo de combate zona fría requiere que sea confeccionado con tela impermeable y mas fina, lo que lo hará mas efectivo y limitará menos los movimientos del hombre.

19º) En la provisión de equipos de combate debe tenerse en cuenta la zona en la que se usará, por lo due deberá o no, ser mimetizado, blanco, verde, etc.

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA FOLIO 11

Artillería Antiaérea:

En la IX Brigada Aérea fueron instaladas 6 (Seis) piezas de AAa, cañones de 20 mm RH-202 y un Radar ELTA, que integraron el Sistema de seguridad y defensa de la unidad.

Deficiencias:

1º) Insuficientes medios en cantidad y calidad.

2º) El personal que operó las piezas, en parte, no era especialista en AAa, se utilizó personal militar subalterno de la Banda de Música y Guerra, el que denotó problemas de falta de adaptación a los medios y a las circunstancias.

3º) Las comunicaciones entre el Jefe de Ba, la Pz de AAa, el radar móvil (G2VYCA) y el CIC, fueron insuficientes. Le utilizaron solamente los equipos HT y HC, los que por su desgaste anterior y servidumbre de recarga de baterías, no aseguraron la permanente y eficaz comunicación.

4º) La carencia de un vehículo tractor que debe ser dotación permanente de una batería, para sus movimientos, emplazamientos, etc., creó dificultades al asignarsele en forma transitoria una unidad tractora no prevista.

5º) Carencia de armas largas para la defensa cercana de una pieza de artillería.

Proposiciones:

Teniendo en cuenta las enseñanzas recogidas durante la ejecución de las operaciones y no obstante no haber entrado en acción, se hacen las siguientes sugerencias:

1º) Asignar a las baterías antiaéreas el personal militar superior y subalterno con su especialidad adquirida y perteneciente al Cuerpo de Apoyo Operativo y Técnico.

2º) Dotar a las baterías antiaéreas de sistemas de comunicaciones, que aseguren la operación de las mismas con el Puesto Comando - Jefe de Batería - Radares - Piezas de AAa y CIC, siendo conveniente la existencia de un sistema de alternativa. Debe ser de mediano alcance (tipo MOCOM) y trabajar frecuencias distintas a otros sistemas en operación dentro de la unidad.

3º) La doctrina de empleo y a efectos de brindar una defensa antiaérea mínima eficaz, para el caso de la IX Brigada Aérea debe incrementarse en 3 (Tres) piezas la actual dotación, lo que haría un total de 9 (nueve) piezas RH-202.

4º) Debe completarse o complementarse la dotación de piezas calibre 20 mm con un sistema de armas de mediano alcance (4000 a 6000 mts) que podría ser material de 35 mm o misiles tipo Roland o Sistema misilístico tipo SAM 7 o similar de largo alcance.

SECRETO

FOLIO 12

5º) Dotar al personal de AAa con anteojos binoculares para visión nocturna, con lo que ademas de asegurarse la protección terrestre de la pieza, se incrementa su capacidad para operación nocturna.

6º) Asignar a la batería antiaérea de la unidad de 1 (UN) tractor liviano para el traslado de las piezas y un camión liviano para cumplir tareas de abastecedor.

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA FOLIO 13

Sanidad:

Si bien es cierto que en las instalaciones de la IX Brigada Aérea se contó con el hospital reubicable, el Escuadron Sanidad de la unidad cumplió con su tareas asignada con 5 (CINCO) médicos, 1 (UN) bioquímico, 2 (DOS) odontólogos, 7 (SIETE) enfermeros y 4 (CUATRO) camilleros.

En ese sentido las actividades que se cumplieron, entre otras fueron las siguientes:

1º) Constitución de tripulaciones aeromédicas paras los aviones C-130.

2º) Integrar con un enfermero y un camillero, la dotación de la unidad que operó en las Islas Malvinas.

3º) Constitución diaria de tripulaciones para ambulancias con médicos, enfermeros, camilleros y conductor.

4º) Integrar las tripulaciones con médico y enfermero para las operaciones de Búsqueda y Salvamento.

5º) Participar en el reconocimiento de cadáveres del Ejército y Fuerza Aérea.

6º) Efectuar el reconocimiento médico al personal convocado.

7º) Confeccionar apósitos estériles, equipar botiquines y proveer alcaloides a las BAM MLV, SJU, PUERTO DESEADO y CFAS.

Deficiencias:

Durante las operaciones pudieron detectarse las siguientes deficiencias:

1º) Insuficiente espacio físico e intalaciones para la tarea asistencial, debido a que se tuvieron que usar numerosas dependencias del Escuadrón para alojar personal desplegado.

2º) Deficiente equipamiento del Personal afectado a tareas de búsqueda y rescate y tripulación de evacuación aeromédica. No se contó con trajes antiexposición, buzos, camperas y zapatos de vuelo, guantes para zona fría, salvavidas y elementos de señalización adecuado.

3º) Dificultad en la localización de náufragos por no contar el personal que opera en el mar con elementos de señalización adecuados.

Sugerencias:

Se efectuan las sugerencias siguientes:

1º) El emplazamiento del hospital reubicable absorvió buena parte de la asistencia medica practicada durante las operaciones, por lo que de no haber existido, la cantidad de médicos, enfermeros y camilleros de dotación del Escuadrón Sanidad debía indefectiblemente haber sido incrementada practicamente al doble como mínimo.

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
FOLIO
14

Igualmente en lo que a número de ambulancias se refiere como mínimo elevado a 6 (SEIS) de 4 (CUATRO) camillas cada una.

2º) Las instalaciones del Escuadrón Sanidad no deben ser utilizadas como alojamiento de personal desplegados.

3º) Equipar al personal del Escuadrón Sanidad con buzos, camperas y calzado de vuelo, guantes para zona fría, trajes antiexposición, salvavidas, elementos de señalización y supervivencia adecuados para realizar operaciones de ByR sobre el mar y sobre el continente.

4º) Recomendar que el personal que realice operaciones sobre el mar, tenga el equipo de supervivencia adecuado a tal fin.

SECRETO

FOLIO 15

Servicio de Transporte:

El servicio de transporte de la IX Brigada Aérea satisfizo todos los requerimientos efectuados durante el período de operaciones por el CFAS, CAT, Escuadrón Técnico de las VI y VIII Br Ae, propios de la Unidad y de otros organismos de la Fuerza que en forma transitoria hicieron escala en la misma.

Los mencionados requerimientos fueron satisfechos mediante la utilización de medios propios de la Unidad y de otros cedidos en colaboración y/o contratados pertenecientes a YPF y Empresas de Transportes civiles de la zona.

Deficiencias:

No se originaron problemas de transporte, ya que el apoyo suministrado por las empresas locales fue excelente.
Sin embargo conviene destacar las siguientes deficiencias:

1º) Instalaciones precarias e insuficientes para el personal y material vehicular del servicio de transporte.

2º) Material de transporte con mantenimiento precario por falta de personal especializado y en cantidad suficiente.

3º) Flota de transporte constituída por varias marcas (MB - Ford - Fiat - Dodge - Ika - Rastrojeros - etc), lo que dificulta su mantenimiento.

Proposiciones:

Si bien los requerimientos fueron satisfechos en oportunidad, cantidad y calidad es necesario sugerir:

1º) La asignación de una camioneta rural Ford Falcon más, con lo cual la dotación se elevaría a 2 (Dos).

2º) La asignación de 2 (Dos) camionetas carrozadas Ford F-100 para 9 pasajeros, destinadas al traslado de tripulaciones, con los cuales la dotación se elevaría a 3 (Tres).

3º) Asignación de 2 (Dos) camiones tipo furgón o con caja totalmente cubierta, para traslado interno de cargas livianas o para efectuar compras en la ciudad de COM RIVADAVIA.

4º) Construcción de la infraestructura adecuada para un servicio de transporte - Su taller de automotores - Estación de Servicio y oficinas.

5º) Unificación en lo que marcas se refiere de la flota automotor.

6º) Asignación de personal especializado en cantidad y calidad adecuado.

SECRETO

FOLIO 16

SERVICIO CONTRAINCENDIO

El Servicio Contraincendio de la IX Brigada Aérea apoyó la realización de las operaciones aéreas con medios propios y de la RASU (Personal y material) y medios provenientes de YPF (1 camión autobomba) y Bomberos Voluntarios de COM RIVADAVIA (1 Autobomba con personal de dotación).

Deficiencias:

No obstante no haberse registrado intervención alguna cabe mencionar las siguientes deficiencias:

1º) Dotación insuficiente de vehículos autobombas. Actualmente la unidad cuenta con: Una autobomba pesado MB tipo LA 1114/42 Modelo 1977.
Camioneta autobomba Dodge DW-200 Modelo 1978 perteneciente a la RASU, las que en caso de realizar operaciones aéreas como las ejecutadas recientemente deben desplegar a lugares distantes entre sí, dentro del perímetro de la unidad (refugios, polvorines, plataforma hangar, plataforma comercial).

2º) Infraestructura inadecuada e insuficiente para alojar al personal y material contraincendio, lo que atenta seriamente contra la efectividad de dicho servicio. Personal incomodamente alojado y material expuesto al rigor de la climatología zonal.

3º) Necesidad de requerir colaboración a empresas o cooperativas extrainstitucionales.

4º) Instalaciones fijas (red de hidrantes) con novedades que dificultan su operación (falta de mangueras con conexiones adecuadas).

5º) La colocación de tambores de 200 litros con agua, próximos a las instalaciones para apagar incendio, no dió resultados, pues dadas las bajas temperaturas se congeló, no llegando a descongelarse.

Proposiciones:

Se efectúan las siguientes proposiciones o sugerencias:

1º) Asignar al Servicio Contraincendio de la IX Brigada Aérea 2 (Dos) autobombas, una de ellas del tipo pesado de penetración y el otro liviano de penetración.

2º) Construcción a la brevedad de la Infraestructura adecuada para alojar el personal y material del Servicio Contraincendio.

3º) Solucionar las novedades de la red de hidrantes de la unidad, efectuando los requerimientos correspondientes ante los organismos encargados de su provisión.

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA FOLIO 17

Sub-Unidad Técnica

Ademas de cumplir con las tareas normales el Grupo Técnico 9 debio colaborar en forma directa en apoyo de las operaciones que se desarrollaron con motivo del Conflicto Austral, a partir del 2 de Abril del corriente año.

Este apoyo se materializó en diferentes formas no sólo con el apoyo técnico a las aeronaves de otras unidades, de Ejército, Armada y Civiles, sino que además se colaboró con otras dependencias de la Brigada, mediante medios técnicos y personal y también se hizo lo mismo con el Comando de la FAS.

Entre las tareas mas importantes se pueden detallar las siguientes:

1º) Mimetizado completo de 12 aviones IA-58 y 2 Helicópteros Chinook.

2º) Moficiación del DHC-6 T-82 para aumentar su autonomía de vuelo (lo que permitió posteriormente el rescate de tripulaciones en Malvinas).

3º) Pintado de la señal distintiva de todos los aviones de la FAS.

4º) Apoyo técnico para traslado de doce helicópteros de Ejercito a Malvinas.

5º) Envío de personal a Malvinas, para el mimetizado de aeronaves.

6º) Envío de personal de armeros para la operación de artillería antiaérea misilística.

7º) Se destacó el 50% del personal para cubrir puestos en servicios de seguridad, Contraincendio, Terminal Aérea de Cargas, Comando de la FAS y Artillería Antiaérea.

8º) Envío de personal técnico para la investigación del accidente del avión Fokker F-28 TC-53 en Malvinas.

9º) Recepción, carga y traslado de oxígeno líquido para los aviones de la FAS.

10º) Apoyo técnico para modificación de bombas de 500 Lbs de la FAS.

Deficiencias:

Si bien los medios con que cuenta el Grupo Técnico 9, le permitieron afrontar los requerimientos de las operaciones, es necesario señalar las deficiencias más importantes:

1º) Tamaño reducido de las plataformas frente a los hangares lo que no permitió el facil estacionamiento de aviones de combate en transito o en mantenimiento.

SECRETO

FOLIO 18

2º) Capacidad reducida del Escuadrón Talleres para atender los requerimientos de modificaciones de armamento aéreo, reparaciones de aviones y equipamiento terrestre.

3º) No se disponía de equipo de aire de alta presión para los aviones M-III y M-V. Esto será solucionado con la instalación de un equipo Atlas Copco actualmente en ejecución.

SECRETO

FOLIO 19

Terminal Aérea de Cargas

Personal: Al iniciarse las operaciones la Terminal Aérea se implementó como ECTA, contando con su dotación normal, 1 Oficial Subalterno como Jefe, 2 Suboficiales Subalternos (1 de ellos cumplía tareas como tripulante de abordo) y 4 soldados. La intensidad del tráfico de aviones y el volumen de carga que debía desembarse y reembarcarse hacia las Islas, superó en un brevísimo tiempo, la capacidad del personal. Este debió ser reforzado con:

1 Oficial Subalterno de la Br Ae IX, como Auxiliar.
1 Suboficial Mayor de la Br Ae VI, como Encargado.
2 Suboficiales de la Br Ae V.
4 Suboficiales Subalternos de la Br Ae IX.
10 Soldados de la Br Ae IX.
10 Soldados de la Br Ae V.

Este refuerzo de personal permitió implementar 3 turnos de trabajo, para operar el sistema de carga las 24 horas.

Deficiencias: Pese al entusiasmo y la dedicación puesta de manifiesto por todo el personal, el cual se adaptó rapidamente al tipo de tarea impuesta por las circunstancias, deben destacarse las siguientes deficiencias:

1º) El personal no poseía experiencia suficiente para el manejo del gran volumen de carga que se despachaba y/o recibía por día, esto, sumado a la variedad de tipos de aviones que operaban y que imponía la necesidad de personal experto para la preparación de las cargas con la anticipación necesaria para la agilización de la operación.

2º) No se contó con personal especialista en mantenimiento y reparación de los medios técnicos (FMC-SAMPIMOVIL-CLARK, etc) ocasionando demoras por su prolongado tiempo fuera de servicio, hasta tanto llegara personal técnico

Sugerencias: A los efectos de lograr una optimización progresiva acorde con el volumen y diversidad de cargas que operaciones similares pueden demandar en el futuro se sugiere:

1º) Mantener actualizado equipes de trabajo (para distintos tipos de carga y aviones) con personal de distintas unidades, destinando los mismos a las Terminales Aéreas del Teatro de Operaciones.

2º) Destinar personal para el mantenimiento y reparación de los vehículos técnicos que equipan la Terminal Aérea.

Material: Se contó con el siguiente material rodante:

1 Autoelevadora Sampimóvil.
1 Autoelevadora FMC.
1 Autoelevadora CLARK.
3 Dolly.

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA FOLIO 20

Esta dotación fue incrementada con el siguiente material:

- 1 Sampimóvil
- 1 Autoelevadora TEREK
- 4 Dolly

Deficiencias: Los autoelevadores samimóvil permanecieron f/s durante gran parte de las operaciones. No reviste gran utilidad por ser un vehículo de poca capacidad de carga. Solamente se puede utilizar sobre plataformas de cemento o bien compactadas, de lo contrario es imposible su operación por la facilidad con que queda atascada. Contar con motor gasolero y teniendo en cuenta las bajas temperaturas reinantes, su puesta en marcha era dificultosa.

La autoelevadora CLARK, de gran utilidad y buena capacidad de carga, fue insuficiente, teniendo en cuenta que se llegó a operar con 4 F-28, 4 C-130, 1 B-737, 1 BAC 111 y 1 B-707 y que la carga que se transportaba y/o recibía por día superaba las 250 Tnl.
La autoelevadora FMC muy práctica para la carga y descarga del B-707, pero de difícil y costoso mantenimiento, permaneció durante el 70% de las operaciones fuera de servicio o en servicio parcial. Su operación quedaba limitada a lugares con plataforma de cemento y con espacio para maniobrar. En muchos casos fue reemplazada por la CLARK.
La autoelevaodra TEREK de gran utilidad, buena capacidad de carga, es apta para trabajar en todo tipo de terreno, de mantenimiento algo complicado, requiere personal experto para su manejo y control. No es apta para operar con aviones del tipo B-707 o F-28 por tener un desplazamiento limitado en altura.
No se contó con vehículos para remolque (tipo tractor) por lo que se debió recurrir a los autoelevadores teniendo que distraer los de sus tareas específicas.
No se contó con carros para el trasporte de carga, debiendo utilizarse los de LADE y Aerolíneas Argentinas, resultando insuficientes por su escasa capacidad de carga.
Debido a las medidas de oscurecimiento impuestas y teniendo en cuenta que la operación era ininterrumpida, se crearon situaciones de riesgo y retrasos en el manipuleo y preparación de las cargas, por no contar con un sistema portátil de iluminación.
No se contó con una cinta transportadora de cargas.

Sugerencias:

Se sugiere el incremento de la dotación de autoelevadores CLARK o similar por su gran utilidad para operar con cualquier tipo de aeronave, de facil manejo, de simple mantenimiento, lo que quedó demostrado luego de 700 horas de trabajo continuo. Su operación se ve notablemente mejorada al equiparselo con prolongación de uñas con rodillos para deslizamiento de la carga.
Es necesario contar con un tractor para remolcar carros y dolly, no mayor de 30 HP.
Es necesario contar con carros para el transporte de carga que no esta paletizada, debiendo ser de una capacidad mayor a los existentes en los aeropuertos.
Es necesario contar con una cinta transportadora para ser utilizada en descarga y carga de aviones que no poseen puerta de carga. Se la utiliza también en las tareas de estiba de cargas en galpones y playas.

SECRETO

FOLIO 21

Material necesario para la preparación de las cargas:

- Cintas de amarre.
- Pallets
- Redes
- Cadenas
- Carpas protectoras de cargas.

El no contar con sistemas de rodillos para colocar pallets para su preparación se debió recurrir a maderas o durmientes, lo que al no presentar una superficie plana ocasionaban un acelerado deterioro del material.
La falta de una báscula obligó a pesar los bultos en una balanza siempre y cuando el volumen y el tiempo lo permitieron. De lo contrario se cargaba por estima, lo que constituía un riesgo potencial permanente al existir la posibilidad de exceder el peso límite de las aeronaves.
La falta de estanterías no permitió una correcta clasificación y ordenamiento de las cargas, lo que ocasionó pérdidas innecesarias de tiempo para su rápida individualización y posterior remisión.
No se contó con una escalera para aviones B-707.

Sugerencias: Se sugiere la provisión de una escalera para avión B-707, como así también contar con la cantidad suficiente de rodillos y una báscula que permita pesar el pallet cargado, y de esta manera cargar el avión de acuerdo con la tabla de peso y balanceo.
Es necesario contar con estanterías metálicas para la estiba y/o almacenamiento de las cargas.

Infraestructura:

Deficiencias: La falta de un local adecuado y por ser el existente de escasas dimensiones y encontrarse en estado precario, causó grandes inconvenientes para la recepción de cargas, debiendo quedar en su mayoría diseminadas en las inmediaciones del aeropuerto, no permitiendo un control adecuado, como así también quedando expuestas a las inclemencias del tiempo.
El no contar con una oficina con su moblaje mínimo indispensable creó inconvenientes para el control y archivo de documentación.

Sugerencias: Se sugiere la construcción de un nuevo local cuya superficie cubierta no sea inferior a 700 m2, de forma tal que permita colocar estanterías y un sistema de rodillos con una báscula para preparar las cargas en su interior. Este local debera contar con oficinas adecuadas para la recepción y expedición de la carga aérea.

Otras consideraciones: En general las deficiencias citadas, en su gran mayoría se pudieron solucionar en forma precaria. Pero es necesario puntualizar uno de los mayores inconvenientes que soportó el personal de la Terminal Aérea, fue la falta de un embalaje adecuado lo que producía el deterioro de su contenido o la imposibilidad de paletizarlo. Esto ocasionaba desperdicio de bodega disponible en situaciones tan críticas de operación. Las raciones de combate de escaso peso y gran volumen y envoltura frágil, recibía humedad del ambiente y se deterioraban.
Falta de rotulado con especificación de contenido de las cargas que hacía dificil su identificación y entrega.

SECRETO

FOLIO 22

Sugerencias: Se considera necesario el uso de contenedores de cartón desechable y de un tamaño que permita su fácil manipuleo.
Para el caso de las raciones tipo C es conveniente que las cajas vengan en contenedores y este a su vez con envoltura de polietileno.
En caso de tratarse de munición deben ser preparadas sobre tarimas de maderas, sunchadas y envueltas en polietileno.

Comodoro OSVALDO AMERICO FABRISSIN
JEFE PLANA MAYOR

XYZ A.2 LISTADO DE MISIONES EFECTUADAS.

UVH OEFA - en CRV. V CPO EJ. MyBONAVIA.

RST ROA - en MLV - SM. OCAMPO.

OPQ COMUNICACIONES

LMH DEFENSA AEREA.

IJK. INF. BAM. TRELEW.

GA INF. METEOROLG.

- BIBLIORATO. - GUERRA ELECTRÓNICA
- CARPETA - SEC. OPERAT. EVOL EFECTOS (OCAT)
  " - DIARIO GUERRA
  " - INFORME FINAL COMPONENT TRANSP. AE.
  " - Jefe BAM. RIO GRANDE
  " - DO - EYR, OP AE. ESP. COM FERRY

22 JUN 82

ORDEN FRAGM. Nº	AVIONES ANT-TIPO INDICATIVO IFF	VERSION CONFIG.	OM-DESCRIPC. UBICACION OM-ALTERNAT.	DEP PRE / DEP REAL	TAREA OM ENT.	TAREA OM SAL.	ARR PRE / ARR REAL	RUTA IDA / RUTA REG	SEÑAL PROPIA TROPA	ORGANOS DE CONTROL	DISPOSICIONES GENERALES.	RECIBIO Y HORA DOER
2405	LR24 LVJXA 6120	Acun	SJU-CRN-MOR	SJU 1200	T/Avion		MOR H		DESAFECTACIÓN ✓		ORDEN CTE FAS	V con Quiroga 221100 hs Jun 82.
2406	LR35 LV-OUN 6115	Acun	CRN GAL	CRN 1730	T/PAX				ORDEN COM	CORREA C.	COM ESPINA	V com Román -1630 hs
2407	LR35 LVOFU 6125	Acun	CRN-CBA .CRN-	CRN 2000	T/PAX				ORDEN Com.	Correa C. 6 pax a R	DUO (CBA)	

303280

ANEXO "PAPA"

METEOROLOGIA

1. Para prestar apoyo meteorológico a las operaciones aéreas se dispuso crear oficinas de pronósticos en TRE SJU SCZ GAL GRE y en el CFAS apoyado por la OMA CRV la que fue reforzada. Tanto en las oficinas de pronóstico como en las estaciones Meteorológicas se equipó con material de comunicación e instrumental electrónico aumentando su dotación de personal.

TAREAS

2. Se estableció un plan de tareas para las estaciones Meteorológicas de Superficie de H-24 con una secuencia horario de Meteoros los que debían codificarse en una clave secreta, además de la clave FM 12-VIII.

3. Con respecto a las estaciones Meteorológicas de altura se creó la estación GAL y se ordenó DOS (2) sondeos diarios en cada estación.

4. En las oficinas de Pronóstico las tareas se realizaron H-24 produciendo pronósticos especiales para la zona de operaciones y se dispuso de información horario y a solicitud.

PERSONAL

5. En cuanto a personal, además de la dotación en tiempo de paz, las oficinas de pronósticos y Estaciones Meteorológicas de superficie y altura contaron con personal militar y civil convocado, según se detalla a continuación:

	Pers.Mil. Of.Subal.	Pers.Civ. Universit.	Pers.Mil. Sub.Subal.	Pers.Civil Obs.Met.
CFAS/CRV	2/3	1	3	-
SJU	2	-	2	-
SCZ	1	1	1	-
GAL	1	2	4	1
TRE	1	-	-	-
ADO	-	-	-	1
MLV	-	-	2	-
DWN	-	-	1	-

MATERIAL

6. Se instaló un equipo de APT (receptor de fotografías de satélites) en el CFAS, un equipo automático de radio sondeo en GAL, asimismo se completó con instrumental algunas estaciones de la Red y se instaló DOS (2) veces consecutivas una estación completa de superficie en Puerto Argentino; por destrucción. Otra estación en Darwin.

COMUNICACIONES

7. Se solicitó se instale por línea equipo de facsimilado en las oficinas de pronóstico y el circuito ALA por TTY. Además se contó con TTY y TE con las BBAAMM compartido.

INFRAESTRUCTURA

8. Se contó con locales apropiados, pero en algunos casos con dimensiones pequeñas que no permitieron realizar las tareas con el moblaje correspondiente y la comodidas para el personal.

Dicto PAPA

INFORME FINAL DE METEOROLOGIA

Para prestar apoyo meteorológico a las operaciones aereas se dispuso crear oficinas de pronóstico en TRE-SJU-SCZ-GAL-GRE y en el CFAS apoyado por la OMA CRV la que fue reforzada. Tanto en las oficinas de pronóstico como en las estaciones Meteorológicas se equipo con material de comunicación e instrumental electrónico aumentando su dotación de personal ~~ya deficiente en tiempo de paz~~.

TAREAS

Se estableció un plan de tareas para las estaciones Meteorológicas - de Superficie de H-24 con una secuencia horaria de Meteoros los que debían codificarse en una clave secreta, además de la clave FM 12-VIII.

Con respecto a las estaciones Meteorológicas de Altura se creó la estación GAL y se ordenó dos sondeos diarios en cada estación.

En las oficinas de Pronóstico las tareas se realizaron H-24 produciendo pronósticos especiales para la zona de operaciones y se dispuso de información horaria y a solicitud.

PERSONAL

En cuanto a personal además de la dotación en tiempo de Paz las oficinas de pronósticos Y Estaciones Meteorológicas de superficie y altura -- contaron con personal Militar y Civil Convocado según se detalla a continuación.

	P. Militar Of. subal.	P. Civil universitario	P. Militar Subof. Subal.	P. Civil Obs. Met
CFAS / CRV	2/3	1	3	-
SJU	2	-	2	-
SCE	1	1	1	-
GAL	1	2	4	1
TRE	1	-	-	-
ADO	-	-	-	1
NLV	-	-	2	-
DWN	-	-	1	-

MATERIAL

Se instalo un equipo de APT (receptor de fotografías de satélites) en el CFAS, un equipo automático de radio sondeo en GAL; asimismo se completo con instrumental algunas estaciones de la Red y se instaló dos veces consecutivas un estación completa de Superficie en puerto Argentino; por destrucción. Otra estaciám en Darwin.

COMUNICACIONES

Se solicitó se instale por Línea equipo de Facsimilado en las oficinas de Pronóstico y el circuito ALA por TTY. Además se contó con TTY y TE con las BBAAMM compartido.

INFRAESTRUCUTRA

Se contó con locales apropiados, pero en algunos casos con dimensiones pequeñas que no permitieron realizar las tareas con el moblaje correspondiente y la comodidad para el personal.

1er. Ten. EDUARDO A. VIOTTI
Jefe División Meteorológica (A-3)

ANEXO "INDIA"

COMUNICACIONES

PERSONAL

1. El personal de Radiooperadores asignados al CFAS provino de los distintos ámbitos de la FAA, por lo tanto presentaba un espectro de conocimientos muy dispares entre sí.

2. Debido a ésta situación, se impartió instrucción teniendo en cuenta los siguientes puntos:

   1°) Normas y Procedimientos de comunicaciones a emplear en el Campo Táctico.

   2°) Operación del Equipamiento Grinel.

3. Por lo expresado, las redes de la FAS no funcionaron a su máximo nivel de eficiencia desde el primer día de su instalación.

4. Cabe destacar la voluntad del personal de Operadores para integrarse al sistema y asimilar los nuevos conocimientos.

Sugerencias

5. A fin de evitar la repetición de este hecho se sugiere adoptar las siguientes medidas:

   1°) Intensificar la instrucción que imparte el Grupo 1 Comunicaciones Escuela al personal de Comunicaciones en las distintas Guarniciones Aéreas donde se encuentran destinados.

   2°) Producir una rotación constante en el personal de Oficiales y Suboficiales del Grupo 1 Comunicaciones-Escuela a fin de posibilitar que aumente el número de Especialistas con experiencia de Comunicaciones en apoyo de las operaciones aéreas.

MATERIAL

6. La Red de Comando y Administración se instaló y operó de acuerdo a lo previsto en el Plan de Campaña Básico PC-CAE 82, excepto la BAM "MLV".

7. El material para el resto de las redes fué distribuido de acuerdo a los requerimientos de los usuarios. Esto se debió fundamentalmente a:

   1°) En el CAE (Dpto Comunicaciones) no se conocían los requerimientos de comunicaciones de los medios a desplegar por el CAD y CAT en el CFAS (Especialmente se ignoraba el apoyo a brindar a los CIC y reabastecedores en vuelo).

   2°) El desarrollo de las operaciones imponían necesidades de Comunicaciones no previstas.

8. Los requerimientos de último momento fueron satisfechos empleando el material previsto para el CFANO, al esfuerzo que realizó el Departamento Comunicaciones del CAE para obtener el material solicitado y a la extraordinaria labor realizada por ENTEL.

Sugerencias

9. Es imperioso que al confeccionar el Anexo de Comunicaciones del Plan de Campaña participen todos los Comandos en su elaboración o en su defecto asuman la responsabilidad de dar el apoyo de comunicaciones a sus Unidades cuando desplieguen en los TTOO.

EQUIPO DE CONTROL AEREO (ECA)

10. Dado que en este Comando (FAS) no se conocen los detalles del empleo de los ECA que se enviaron a MLV es conveniente hacer un estudio con el personal que lo utilizó para evaluar su desempeño en conjunto y el rendimiento individual de cada uno de los elementos que lo componen.

RENDIMIENTO DEL EQUIPAMIENTO GRINEL

11. Este equipamiento se empleó como alternativa de los Sistemas Alámbricos entre el Comando y las Bases en el continente y como medio principal con MALVINAS.

12. En el enlace con MLV fue donde se pudieron apreciar las características técnicas, especialmente en el modo "Cripto" y que se detalla a continuación:

1°) Por los medios conocidos no se le puede efectuar radiogoniometría.

2°) Por los medios conocidos no se le puede hacer radio interceptación ni radio escucha.

3°) Cuando las distancias superan los 500 Km y las condiciones de propagación son regulares o malas, el nivel de ruido imposibilita el uso del "Saltador de Frecuencia" (esto ocurrió en varias oportunidades entre las 20:30 y 00:30 horas aproximadamente).

4°) En el modo "Cripto" se hace imposible el empleo de varios equipos simultaneamente cuando las antenas están próximas.

Sugerencias

13. A fin de evitar los inconvenientes mencionados y mejorar el rendimiento del equipamiento Grinel es conveniente adoptar las siguientes medidas:

1°) Determinar un sistema de antenas de alta ganancia que permita el máximo de aprovechamiento del amplificador lineal.

2°) Aumentar la potencia del amplificador; llevándolo a 1,5 Kw como mínimo.

3°) Estudiar un sistema de control remoto que permita operar simultáneamente varios equipos sin que se interfieran entre sí.

ENTEL

14. De acuerdo a lo previsto, el máximo de tráfico entre las BBAAMM del contienente fue cursado por los sistemas alámbricos (TTY y Tel) proporcionados por ENTEL.

15. El desempeño de este Organismo fue brillante ya que satisfizo en calidad, cantidad y tiempo los requerimientos que se le formularon.

16. A pesar de lo expresado queda el interrogante de su éficiencia al cambiar de oponente (CHILE) en un nuevo conflicto bélico ya que este sistema (línea física - microonda) es muy sensible al sabotaje, ataque aéreo y escucha del personal que lo atiende.

Sugerencias

17. Se deben prever sistemas propios para reemplazar a los medios proporcionados por ENTEL, estos sistemas deben ser de distintas características como ser:

1°) Instalaciones fijas de HF de 1,5 Kw como mínimo.

2°) Dispersión Troposférica.

3°) Satélite.

SISTEMAS DE SEGURIDAD

18. Durante el desarrollo de las operaciones se pudo comprobar feacientemente que es indispensable el uso de sistemas de seguridad en las comunicaciones ya sean radioeléctricas o alámbricas.

19. En el enlace radioeléctrico con MLV y las Bases se usó el sistema de seguridad "Saltados de Frecuencia" propio del transreceptor Grinel, desafortunadamente se careció de esta seguridad al apoyar a los aviones que disponían de HF, ya que el equipamiento de abordo no es compatible.

20. En el enlace telefónico se usó el equipo Datotek el que no reúne todas las características de eficiencia que exigen las comunicaciones en una confrontación bélica.

21. En el enlace por TTY se usaron las máquinas cifradoras de dotación normal en Fuerza Aérea.

Sugerencias

22. A efectos de apoyar con seriedad las operaciones aéreas es imprescindible dotar a los transreceptores de abordo de un sistema de seguridad que como mínimo impida al enemigo realizar radio escucha y radiogoniometría. Asimismo se debe reemplazar el equipamiento DATOTEK (MAPA) por otro sistema de mayor eficiencia.

DEPENDENCIA ORGANICA

23. Según la Orgánica de la FAA la obtención, mantenimiento y normas de ope

ración del material de comunicaciones terrestres son regidas por los siguientes organismos:

1°) Dirección de Comunicaciones (Comando de Regiones Aéreas).

2°) Departamento Comunicaciones y Electrónica (Comando Operaciones Aéreas).

3°) Subdirección de Electrónica (Comando de Material).

4°) Grupo 1 de Comunicaciones-Escuela (Comando de Operaciones Aéreas).

24. Esta diversidad de Comandos que participan parcialmente en la ejecución del Anexo Comunicaciones del Plan de Campaña, tienen una vivencia operativa de la situación muy dispar entre sí, lo que sificulta un rápida y eficiente ejecución del mencionado Anexo.

25. Como ejemplo de lo dicho se mencionan los siguientes hechos significativos:

1°) Al iniciarse las operaciones se hizo a la DICOM el requerimiento de instalación de los equipos MAPA (Datokek), dicha instalación se inició aproximadamente el 10 de mayo del corriente año.

2°) El Area de Material Quilmes no aportó los medios para constituir un taller de mantenimiento en la FAS como había sido coordinado al iniciarse las operaciones entre el Departamento Comunicaciones del CAE y la Subdirección de Electrónica.

Sugerencias

26. A efectos de solucionar los inconvenientes mencionados se sugiere que todas las instancias que deban participar en la planificación, previsión, mantenimiento y operación de los medios de comunicaciones, dependan de un solo organismo que a su vez sea el único responsable del resultado del apoyo de comunicaciones a las operaciones aéreas que se realizan en los distintos TTOO.

ACTIVIDAD DE GUERRA ELECTRONICA

27. Como es sabido, hasta el inicio del conflicto con Inglaterra no se le dió participación al G 1 Com-Escuela en las actividades de Guerra Electrónica en lo que hace a comunicaciones tierra - tierra y tierra - aire.

28. Al iniciarse las operaciones las Tareas de GE las realizaba personal del Departamento Inteligencia.

29. Al desarrollarse las operaciones y ante el nulo resultado de las actividades de GE, esta tarea fué absorbida por el Departamento Operaciones, quién asignó la responsabilidad a un Oficial Jefe Ingeniero en Electrónica y con experiencia en comunicaciones en el C;mpo Táctico.

30. Dicho Oficial con apoyo de Ejército, la Secretaría de Comunicaciones y personal y material suministrado por el Departamento Comunicaciones, organizó las actividades de GE obteniendo resultados notables.

31. Toda la actividad realizada y los resultados obtenidos están contenidos hasta el mínimo detalle en un informe que elevó el mencionado Oficial.

Sugerencias

32. De lo expuesto se desprende que es fundamental continuar en tiempo de paz con la actividad de GE pero independientemente cual sea la dependencia orgánica de la Unidad que la ejecute, la dotación debe estar integrada por personal de Comunicaciones con amplia experiencia e Ingenieros en Electrónica.

Comodoro Rivadavia, 14-Jun-82

OBJETO: Informar

AL COMANDANTE AEREO DE DEFENSA

1. De acuerdo a lo ordenado en forma verbal, informo al señor Comandante, sobre el accionar de la Red de Observadores del Aire en el período comprendido entre el 19-Abr hasta el día 13-Jun-82.

2. La R.O.A. y excepto tres Suboficiales Superiores, esta integrada por personal civil que actuaron en todos los ejercicios organizados por la Fuerza y desplegaron en 1978 sobre sector limítrofe, contando con experiencia en el tema y con conocimientos precarios de supervivencia dictados en la R,A.N.O., en el Radio Club Córdoba y en el Radio Club Carlos Paz con los elementos disponibles, dejando en constancia que siempre y como en esta ocasión todo el personal desplegó con material de su propiedad.

3. Actualmente no poseen resplado o encuadre jurídico que lo cubra total o parcialmente en caso de accidente grave o como ocurrió en esta oportunidad en que hubo dos prisioneros.

4. De acuerdo a lo observado, se desprende:

1) En el Personal Civil: <u>Factor Negativo:</u>
Al ser todos de caracter voluntario y no poseer jerarquía antes de cada convocatoria o movilización, puede negarse a concurrir o en caso de ser obligado, efectuar la tarea a desgano, dejando lugares sin cubrir o cubiertos con personal improvisado de último momento.
<u>Factor Positivo:</u>
Personal de amplia experiencia en las comunicaciones, con lenguaje claro y preciso, su capacidad o conocimientos electrónicos le posibilitan subsanar todos los inconvenientes técnicos o con elementos precarios reparar o construir un sistema irradiante apropiado a la circunstancia.
<u>Sugerencia:</u>
Otorgarles Jerarquía militar antes de ser convocados o movilizados como se efectuo con los corresponsales de guerra, dejando aclarado que el P.O.A. cumple su tarea como observador adelantado), con la asignación de haberes correspondientes

evitando con ello el pago como viáticos

2) En el Personal Militar: Factor Negativo:
Si no poseen conocimientos de comunicaciones y es incorporado a la R.O.A. en forma indiscriminada, el asesoramiento trae aparejado la pérdida de tiempo.
Factor Positivo:
Personal que puede ser desplazado en cualquier momento y circunstancia.

3) Sugerencia en ambos casos:

a) Debe ser un grupo estable, voluntario, con conocimientos en comunicaciones y técnicos, reemplazando las bajas efectos mantener la capacidad operativa de la ROA

b) Efectuar ejercicios teóricos-prácticos en forma período, lo que daría no solo ejercitación propiamente dicha, si no que posibilitaría el intercambio de datos ténicos y el conocimiento entre el personal.

c) Curso completo de supervivencia en zona fría y cálida.

d) Curso de alpinismo o montañismo.

e) Curso de conocimientos de manejo de vehículos terrestres.

f) Curso de interpretación cartográfico, posibilitando con ello el saber donde esta ubicado y como puede desplazarse en caso de adelantamiento o repliegue.

g) Curso de primeros auxilios.

h) Curso de clave o sistema, para cursar mensajes (repliegue, desplzamiento, cambios de frecuencias, etc), en forma segura, rápida y sencilla, para su codificación o descodificación, sin utilización de máquina criptográfica.

i) La estación base o cabecera, debe integrarse con algunas personas que dominen idiomas, dialectos, jerga o lunfardo del "vecino", efectos cubrir interceptación o escucha de los mismos; como así tambien los POA con personal que utilice dialectos indígenas.

j) Todos los POA deberán contar con:

- Vestimenta mimetizada de acuerdo a al terreno y a la temperatura (invierno o verano)
- Carpas aptas al terreno o zona donde operar
- Cartografía de la zona.
- Brújula
- Prismático con óptica de potencpa

- - Visor nocturno
- Botiquín con elementos varios y de acuerdo a la zona reforzar los mismos.
- Elementos para preparación de las raciones(calentadores para todo tipo de combustibles,vajilla uso múltiple(tipo marmita de E.A.),jarro, etc.
- Elementos de descanso
- Mochila para desplazamiento rápido sobre el terreno de elementos indispensables y equipos de comunicaciones, ante desplazamientos o repliegue.

5. Las tareas realizadas fueron las siguientes:

1) Despliegue e instalación de la Cabecera y los POA en VHF-FM.

2) Atención en HF a los helicópteros de las tres fuerzas.

3) Atención en HF con CRV.

4) Atención de la Red de Avanzada de Artillería de Ejército.

5) Atención de la Red Tigre-SAM 7 de Ejército.

6) Atención de Puestos de avanzada de la Armada (buzos tácticos) en VHF y HF.

7) Escucha e interceptación de tráfico en VHF y HF.

6. El equipamiento radioeléctrico utilizado en la emergencia, fue el siguiente:

1) Cabecera: a) Equipo transreceptor Base VHF-FM 144-148 MHz con memoria C/U 2.
b) Equipo Handie Talkie FM 144-148 MHz C/U 2.
c) Equipo transreceptor BLU-AM-CW Banda de radioaficionados C/U 2.
d) Sintonizador de antena C/U 2.
e) Amplificador linieal C/U 1.
f) Sistema irradiante multibanda HF C/U 1.
g) Sistema irradiante de alta ganancia para VHF Ø C/U 1.
h) Alimentación a batería 12V y 220V.

2) Puestos: a) Algunos fueron cubiertos con Handie y otros con equipos base.
b) Sistema irradiante con antenas látigos comercial o calculadas y construidas por ellos mismos.
c) alimentación a batería 12V 120 Amp

7. Todo el material rindio de acuerdo a lo previsto y en algunos casos mas de ello,dado las condiciones climáticas y la mantención de la carga del pack como fue efectuada, dejando aclarado que se operó con marcas comerciales diversas lo que habla a clara de la compatibilidad de los mismos.

8. Equipamiento que se sugiere para la Cabecera y los POA:

a) Cabecera: Equipos de HF-BLU-AM-CW banda corrida de 0 a 30 MHz. C/U 2.
Equipos de VHF-BLU-FM fuera de banda de

aficionados de 129 a 150 MHz.

Equipos de UHF-FM Fuera de banda de aficionados.
Estación repetidora de UHF
Estación repetidora de VHF
Receptor de HF-VHF-UHF banda corrida
Antenas adecuadas para cada tipo
Alimentación de 12V 120 Amp
Grupo electrógeno 3,5 KVA 220V-12V
Radiogoniometro HF-VHF-UHF Dopler banda corrida.

b) POA: Equipos portátiles de VHF FM BLU
Equipos portátiles de UHF FM
Antenas adecuadas
Baterías 12V de GEL(Batería sin líquido)
Radar ELTA
Grupo electrógeno 3,5 KVA12V

9. Asimismo informo al señor Comandante, que varios equipos de comunicación fueron destruidos por fuego del enemigo o por orden de la Cabecera ante el inminente peligro de ser capturados y cuya nómina elevaré a la brevedad.

S.M. ALFREDO F. OCAMPO
(Com 10033)
A Cargo R.O.A. Malvinas

RESUMEN ACTIVIDAD DE ARA DESDE GRA-[redacted]

DESDE 11 ABR AL 15 JUN

45 vuelos de transporte (F-28; L-188) hasta 30 Abr
14 vuelos de transporte (F-28; L-188) desde 01 May al 15 Jun
6 vuelos de transporte (F-28; L-188) cancelados
15 vuelos de transporte (F-28; L-188) No llegaron a MLV
12 vuelos (B-200) a MLV
9 vuelos (B-200) Retrasmisor
18 vuelos (SUE) Local
3 vuelos (SUE) Operativos
2 vuelos (SUE) Regresaron por fallas
4 vuelos (A-4Q) a MLV
6 vuelos (A-4Q) No llegaron al blanco
5 vuelos (A-4Q) Locales
3 vuelos (MC-33) Cruce a MLV

RESUMEN DE ACTIVIDAD EN ARA DESDE GRA.

DIA-11-ABR (MLV)

L V-OLI	FK-28	MLV
LV-LUB	L-188	MLV
LV-OLI	FK-28	MLV

DIA-12-ABR

LV-MAL-FK-28	MLV
LV-CAP-L-188	MLV
LV-MAL-FK-28	MLV
LV-RUB-FK-28	MLV
LV-[illegible]	MLV
LV-RUB-[illegible]	MLV
LV-[illegible]-188 (CANCELADO)	MLV
LV-[illegible]	MLV
LV-CAP-L-188	MLV

DIA-13-ABR

5T20 FK-28	MLV
46-44-(BB-200)	MLV
5T20 FK-28	MLV

DIA-14-ABR

SIN MOVIMIENTO

DIA-15-ABR

5-T-1-L188	MLV
5-T-1-L188	MLV
5-T-21-FK-28	MLV

DIA-16-ABR

4-C-44 (BB200)	MLV
2A-12 (BA 300)	
5T21 (FK-28)	MLV
5T21 FK-28	MLV
5T20 FK-28	MLV
5T21 FK-28	MLV

DIA-17-ABR

5T21 FK-28	MLV
5T20 FK-28	MLV
5T20 FK-28	MLV
5T21-FK-28	MLV

DIA-19-ABR

5T21-FK-28	MLV

DIA-20-ABR

5T21-FK-28	MLV

DIA-21-ABR

LVMEN(B200)	MLV
PA-54 (SH7)	LOCAL
LORO (L188)	MLV
5T20 (FK-28)	MLV
5T20 (FK-28)	MLV
4G44(B200)	MLV

DIA-22-ABR

5T20(FK-28)	MLV
5T20 (FK-28)	MLV
5T20 (FK-28)	MLV

DIA-23-ABR

LVALL(B200)	MLV
5T20 (FK-28)	MLV
LVUP(L188)	MLV
RUSO(NEP)	BUSQUEDA

DIA-24-ABR

ESPONJA(B200)	MLV
LVEOL(2MC33)	MLV
ESPONJA(B200)	MLV
LVPER(2T34)	MLV
LVBOV(L188)	MLV

DIA-26-ABR

5T20 (FK-28)	MLV
LVBOV(L188)	MLV
BOTIN(B80)	LOCAL
LITORAL(SUE)	LOCAL
5T20(FK-28)	MLV
LVBOV(L188)	MLV

DIA-27-ABR

LVPER (FK-28)	MLV

DIA-28-ABR

LVPER(FK-28)	SUSPENDIDO
LVPER(FK-28)	CANCELADO
LVALL(B-200)	CANCELADO (GRA/GRA)
LVSOL(B-200)	CANCELADO (GRA/GRA)

DIA-29-ABR

LVDIM(FK-28)	MLV
LITORAL(SUE)	LOCAL
LV-DIM(FK-28)	MLV
LVPER(FK-28)	MLV
LITORAL(SUE 2)	LOCAL INST.
VINCHA(SUE2)	LOCAL INST.
LVBAT(2T-34)	MLV
LVDIM(FK-28)	MLV
LVPER(FK-28)	MLV

DIA-30-ABR

LVSOL(B200)	MLV
LVPER(FK-28)	MLV
LVPEG(SH7)	LOCAL
BOTIN(B80)	LOCAL
ASADOR(MC30)	LOCAL

DIA-01-MAY

LVPRO(PH2)	EXPLO
VINCHA(SUE)	MLV REG.COMB

DIA-02-MAY

LVJEP(B200)	LOCAL
CARLOS(NEP)	EXPLO

DIA-04-MAY

ASADOR(MC33)	LOCAL

DIA-06-MAY

LVLUP(L188)	BUSQ
RUSO(NEP)	EXPL

DIA-07-MAY

TORERO(NEP)	EXPL
ALCE(HH)	LOCAL

DIA-08-MAY

LVFCS(B200)	LOCAL
PUMA(SA330)	LOCAL

DIA-09-MAY

CARLOS(NEP)	EXPL

DIA-11-MAY

VINCHA(SUE)	LOCAL
LITORAL(SUE)	LOCAL
ALCE(SA330)	LOCAL
LVCAM(L188)	BUSQ
VINCHA(SUE)	LOCAL

DIA-12-MAY

OSCAR(NEP)	BUSQ
LVMJI(B200)	NAVEG
LITORAL(SUE)	LOCAL

DIA-13-MAY

CITRICO(SUE)	NO SALIO
ALCE(SA330)	LOCAL
LVJPR(NEP)	EXPL
LITORAL(SUE)	LOCAL
LVMJI(B200)	MLV
LVSOL(B200)	MLV

DIA-14-MAY

VINCHA(SUE)	LOCAL
LITORAL(SUE)	LOCAL
LV-MJI(B200)	MLV NO ENTRO

DIA-15-MAY
LVSOL(B200) MLV
LVTAL(MC33) MLV
LVMJI(B200) MLV
COLA(SUE) LOCAL

DIA-17-MAY
LVDIN(FK-28) MLV NO ENTRO
LVDIN(FK-28) MLV NO ENTRO

DIA-19-MAY
LITORAL (SUE) LOCAL
LVPER(FK-28) MLV
LITORAL(2SUE)
. (3A4) LOCAL

DIA-20-MAY
BONITO(SUE) LOCAL
TABANO(A4) REGRESO SIN TIRAR
LITORAL(SUE) LOCAL

DIA-21-MAY
TABANO(A4)NO ENCONTRARON BLANCO
ALCE(SA330) BUS Y RES
LVRAL(SH7) BUS Y RES
TABANO(A4) MLV
LVGOM (F28) MLV NO ENTRO

DIA -22-MAY
LVSOL (V80) LOCAL
TABANO (A4) MLV
LITORAL (SUE) LOCAL
TERO (SUE)NO VIO BLANCO
LVGOM (F28) CANCELADO

DIA-24-MAY
LVSOL (V200) LOCAL

DIA-26-MAY
TABANO (A4)SIN TIRAR
LVMAL (F28) MLV
LVMOL (MC32) MLV

DIA-27-MAY
LVLUP(L188) NO ENTRO
LVDAB (B200) RETRANSMISOR
TABANO (A4) REGPOR MET

DIA-28-MAY
TABANO (A4) MLV NO TIRO
LVMEZ (V80) LOCAL
LVMEC (Mc32) LOCAL

DIA-29-MAY
COLIBRI (HH) LOCAL
LVLUP (L188) MLV
LVMJI (V200) RETRANSMISOR
LVMAL (F28) MLV
LVPER (F28) NO ENTRO
LVMJI(B200) RETRANSMISOR
LVSOL (B200) RETRANSMISOR

DIA -30-MAY
LVMAL (L188) MLV

DIA-31-MAY
LVMAL (F28) MLV

DIA-1-JUN
LVSOL (B200) RETRANSMISOR
LVDIM (F28) NO ENTRO
LVSOL (B200) RETRANSMISOR
LVDIM (F28) NO SALIO
PERITO (HH) LOCAL
ALCE (SA330) LOCAL
LVPIT (B200) LOCAL
LVDIM (F28) NO ENTRO
LVMJI (B200) RETRANSISOR
LVDIM (F28) NO ENTRO

DIA-02-JUN
BUBU(B80) LOCAL

DIA-04-JUN
LVDIM (F28) MLV

DIA-05-JUN
TITI (2MC33) REGRESARON DE MLV
LVALL (B2CC) LOCAL

DIA-07-JUN
LVGOM (F28) CANCELADO
LVSOL (B200) CANCELADO
LVGOM (F28) REGRESO POR MET
LVPER (F28) NO POR MET

DIA-08-JUN
LVGOM(F28) NO ENTRO
LVPER (F28) NO ENTRO
LVGOM (F28) MALVINAS
LVSOL (B200) RETRANSMISOR
LVPER (F28) MLV
TABANO (A4) MLV

REPLIEGUE DEL MATERIAL DE GRA

	dia	Avión	Matricula	ARR	DEP	Comandan.	Carga	Destino	Obs
✓	23	B-707	T-93	1009	1334	V.Com Arguelles	AA Aerea	RYD	
✓		F-27	TC-79	1345	1612	1Ten Romero	Espoletas	GAL	
✓		C-130	TC-65	1222	1555	V.Com Noe	Bombas	GAL	
✓		C-130	TC-66	1130	1449	Mg Dominguez	"	GAL	
✓		C-130	TC-65	1907	2158	V.Com Noe	Radar	PAL	
✓		C-130	TC-66	1755	1925	Mg Dominguez	Bombas	GAL	
✓	24	C-130	TC-66	0838	1324	Mg Dominguez	Radar	PAL	
✓		B-707	TC-93	1855	2218	V.Com Arguelles	Met. M-V	DIL	
✓	25	B-707	TC-93	0053	1045	V.Com Ricardini	"	DIL	
✓		C-130	TC-66	0705	1109	V.Com Veliz	"	GAL DIL	
✓		C-130	TC-65	1103	1355	V.Com Palossi	"	DIL PAL	
✓	26	C-130	TC-66	1224	1413	V Com Pesone	"	DIL	
		B-707	TC-92	1419	1756	V Com Cid	"	DIL EZE	
		C-130	TC-65	1423		Cap Senn			Por noche x rotura rueda
	27	F-28	TC-52	0918	1029	V.Com Toribio	Repuestos TC-65		
		C-130	TC-61	1131	1643	Mg Dominguez	Met. M-V	DIL PAL	
		C-130	TC-66	1207	1935	V.Com Dominguez	"	DIL	
		C-130	TC-65		1258	Cap Senn	"	DIL	
✓	28	B-707	TC-93	2100	0000	V.Com Arguelles	" y Cloves Jcio	DIL PAL	ARR PAL 2905 15

DIA-09-JUN
LVMAL (F28) MLV
LVGOM (F28) MLV

DIA-11-JUN
LVDIM (F28) NO ENTRO
LVSOL (B200) RETRANSMISOR
LVDIM (F28) MLV
TABANO (A4) LOCAL

DIA-12-JUN
TABANO (A4) NO VIERON BLANCO
LVMJI (B200) LOCAL

DIA-13-JUN
TABANO (A4) LOCAL
LVDIM (F28) NO ENTRO

DIA-14-JUN
TABANO (A4) LOCAL

DIA-15-JUN
TABANO (A4) LOCAL

HORAS DE VUELO A MLV (APROXIMADAS) CALCULADAS A 0200 HORAS DE F-28 Y 0300 HORAS DE L-188 TOTAL 135.

M E M O R A N D U M

PARA INFORMACION DEL: JEFE SECTOR DEFENSA AEREA GRANDE.

PRODUCIDO POR: A-4 GRANDE

Río Grande, 22 de Junio de 1982.-

ASUNTO: Informar.

1. Elevo al señor Jefe, el presente Memorandum para dejar constancia de lo sucedido el día 21 de junio de 1982.

2. En dicha fecha arribó al Aeródromo Río Grande, un avión Boeing 707 carguero perteneciente a la Compañía del Estado "Aerolíneas Argentinas", transportando cargas comerciales y quedando en esta escala con una capacidad de carga disponible de 34.000 kg. y 150 m3 y debía regresar a Ezeiza en estas condiciones.

3. Teniendo en cuenta la situación actual que vive el País, donde la economía de medios es imperativa, y encontrandome a cargo de la Terminal Aérea Río Grande, inicié gestiones para conseguir la utilización de dicha bodega.

4. En esta terminal había carga hacia la VI Brigada Aérea (ubicada en la Ruta Río Grande - Ezeiza), de material de Apoyo del Escuadrón Aeromóvil M-5, que debía replegarse, que superaba dicha bodega y que de ser transportada evitaría el movimiento, ida y vuelta (con el correspondiente ahorro en combustible y horas avión) de un B-707 ó similar, para recorrer 2100 kms.

5. Posteriormente el Oficial a cargo del personal y material desplegado en esta Isla correspondiente a la Fuerza Ejército, también realizó gestiones para obtener dicho traslado hasta Ezeiza sin desviar el avión de su ruta original.

6. Dichas gestiones no progresaron y el B-707 despegó hacia Ezeiza con bodega disponible quedando en esta escala carga que demandará para su traslado los movimientos (con los consiguientes gastos extras para el País), ya mencionados.

7. El suscripto como Militar y Argentino, está convencido de que le resulta una obligación, el dejar constancia de lo sucedido y el solicitar se de a este Memorandum el trámite que estime corresponder.

Capitán D. Carlos A. SAIPIA
Ofic. A-4 - GRA

V° B°

PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA AON - AOT

1. Para todos los procedimientos de AON, se partieron de las siguientes premisas:

1°) Todo buque enemigo contaba con detección de radar.

2°) Parámetros y alcances de las armas con que estaban equipados los buques enemigos.

3a) Posibilidad de eludir la caza interceptora enemiga.

4°) Silencio total de radio para no delatar la incursión.

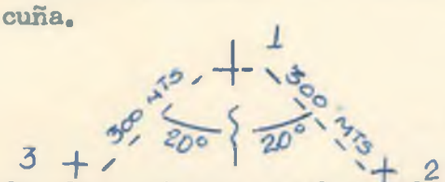
5°) Escape para eludir los fuegos del enemigo y la caza interceptora.

2. En base a lo anteriormente expresado, se montaron los ataques a unidades enemigas navales partiendo de las siguientes bases:

1°) El Escuadrón realizó en lo posible las navegaciones, formándole a un avión LEAR. El mismo contaba con navegador inercial. La responsabilidad de dicho avión era colocar a la escuadrilla de M-V en el punto número 1.

2°) Se estableció de acuerdo al lóbulo de radar de las fragatas tipo 42, que 100 MN antes del OM, la ella debía estar rasante.

3°) De acuerdo a las bombas y espoleta s usadas la formación la formación de la Ella fue en cuña.



De este modo todos los aviones pasaban sobre el OM antes que explotaran las bombas.

4°) Hasta aproximadamente 4 minutos antes del blanco se navegaba a 420 Km, a partir de ese momento se daba potencia para mantener 550 Km.

5°) Una vez visualizado el blanco, se enfilaba directamente hacia el mismo.

6°) Se tiraba desde rasante y a 550 Km.

7°) Nunca se efectuaron reempleos

8°) El silencio de radio se rompía en final, para referir perfectamente el blanco y para darse apoyo en la salida.

9°) Todos los AOT a buques, se trataron de realizar de la costa al mar; para ser confundidos en el terreno.

10°) Se establecían perfectamente antes de cada misión, cual sería el recorrido de escape y se fijaba un modo preciso. Como término medio, se realizaban aproximadamente 40 MN rasante en escape a pleno, 590 Km ~

ANEXO 12

PROCESO A SEGUIR PARA LA SALIDA DE UNA MISION DESDE LA RECEPCION DE LA ORDEN, HASTA LA EJECUCION E INFORMES CORRESPONDIENTES.

1. El proceso que se realiza para el cumplimiento de la salida de una misión desde la recepción de la orden hasta la ejecución de la misma y el informe final correspondientes es el que a continuación se detalla:

1°) La Orden Fragmentaria (OF) llega al CIC y, una vez pasada en limpio, se le informa al Escuadrón Aéreo.

2°) El Escuadrón Aéreo, ya tiene designadas las escuadrillas de antemano.

3°) Al recibir la Orden Fragmentaria, las escuadrillas designadas hacen la navegación en base al punto 1 y punto 2 que vienen especificados en la OF.

4°) Una vez que se tiene el tiempo de navegación hasta el OM, se determina la hora de despegue.

5°) Se hacen las coordinaciones con el avión guía (LEAR JET) el cual debe despegar 3 minutos antes de la Ella para reunirse con ella finalizado el descenso.

6°) Una vez hechas estas coordinaciones, la escuadrilla se dirije a los aviones 30 minutos antes del despegue.

7°) Al regresar de la misión, los pilotos se dirigen directamente a Inteligencia para realizar el informe correspondiente.

8°) Los tiempos insumidos desde la recepción de la Orden Fragmentaria hasta la llegada al OM, son aproximadamente los siguientes:

- Teniendo en cuenta que en general el tiempo de vuelo hasta el OM son 50 minutos, desde que llega la orden, hasta el OM pasan aproximadamente 02:00 horas.

2. En algunas ocaciones se recibía un adelanto del concepto de la operación, lo que permitía a las escuadrillas planificar con más detalles la navegación y clarificar cualquier tipo de dudas sobre la OF e Inteligencia sobre el OM.

3. Al recibir directamente la OF, en algunos casos las escuadrillas debieron salir sin tener bien en claro las situaciones de inteligencia y con algunas dudas, que por razones de tiempo no se pudieron aclarar.

Anexo 19

(14)

I - INTELIGENCIA

1. A partir del día 09 de Abril de 1982, se formó la Sección Inteligencia del Sector de Defensa Aérea Grande, organizada de la siguiente forma:

- 1 Oficial Subalterno	Inteligencia Aérea
- 1 Oficial Subalterno	Contrainteligencia
- 2 Suboficiales Superiores	Inteligencia Aérea
- 3 Suboficiales Subalternos	Operadores de Claves

2. Se efectuó en principio la tarea de reunión de toda la información, referente a la Fuerza de Ataque Británica, en especial el componente bélico, encontrándose en esos momentos con escasa información, que posteriormente se logró mediante el envío por parte de la Jefatura II y en la búsqueda propia, mediante colaboración de fuentes de la Armada, a efectos de poder completar la mayor cantidad de datos sobre la F...B., para satisfacer los requerimientos del Escuadrón Aéreo M-V.

3. Esta información se fué graficando, y se dió a conocer al Escuadrón Aéreo, a efectos de determinar las capacidades del enemigo, posteriormente se fué ampliando a medida que se fue recepcionando información de la FAS.

4. Asimismo y a medida que se llevaban a cabo las distintas misiones, se efectuaron los interrogatorios a Tripulación de Combate, confección de Mensajes informando de dichas misiones a la FAS y posterior elevación de los ITC al A-2. El detalle completo de los ITC, se agrega en Anexo 1.

Cap. Ortiz

ANEXO 14

CARTOGRAFIA UTILIZADA EN OPERACIONES

1. La cartografía utilizada para las operaciones llevadas a cabo por esta unidad, son las que a continuación se detallan:

1°) Carta 1:1.000.000 USHUAIA

2°) Carta 1:1.000.000 RIO GALLEGOS

3°) Carta 1:1.000.000 ISLAS MALVINAS

4°) Carta 1:2.500.000 SUR

5°) Carta 1 500.000 ISLAS MALVINAS

6°) Carta IFR SUP 3 y 4

7°) Entradas por instrumentos del aeródromo de operaciones y alternativas con las navegaciones respectivas.

ANEXO 15

EQUIPAMIENTO Y VESTUARIO DEL PERSONAL

1. El equipo fue revisado al comenzar el despliegue y las radios no tenían pilas de repuesto, por lo que se solicitó al Comando la provisión urgente de dicho elemento y de un número determinado de radios ya que a medida que los aviones fueron siendo derrivados, era necesario reponer esos elementos en las nuevas tripulaciones. Hasta el momento no se recibió lo solicitado.

2. Mismo criterio se siguió con las linternas flash, las que no tenian pilas pues estaban descargadas la totalidad de ellas. El Comando contestó el mensaje con el que se solicitó las pilas que estaban en proceso de adquisición en el extranjero, no habiendosé recibido hasta ahora lo pedido.

3. Para evitar que en una eyección a alta velocidad sobre el mar o bien cuando el piloto estuviera herido y se viera imposibilitado de accionar el inflado del salvavidas, se instaló un sistema de fácil y segura utilización, para que en caso de una eyección, cuando se produzca la separación asiento piloto, se infle automáticamente el salvavidas y asegurar la flotación del piloto en cualquier circunstancia.

4. Al comienzo de las hostilidades, las tripulaciones del Escuadrón Aerombvil M-V de Río Grande, realizaron 4 salidas desde el continente hacia nuestras Islas Malvinas sin buzo antiexposición, debido a que no existía ni en la Unidad ni en Abaspal el número mínimo de buzos. Luego se hicieron las averiguaciones para conseguir en el país dichos elementos o algo similar y se adquirieron algunos de neoprene, que cumplen con las necesidades, pero con ciertos inconvenientes ya que al ser muy abrigados no se les puede usar en forma contínua, por ejemplo en caso de alerta a tres minutos, situación en la que es necesario que las tripulaciones estén permanentemente vestidas. Se hace prioritaria la // provisión de buzos secos del tipo AGRAZUR, ya que otros buzos, ya sean secos ó húmedos, si bien cumplen parcialmente con la función, son muy incómodos y se hace muy difícil el mantenimiento, pues se necesita personal especializado para / una revisión constante y periódica. Además vienen incompletos, sin los guantes de neopréne, hay que pegarles las mangas pues no vienen incluídos con el equipo, vienen por separado, hay que modificarle la parte del cuello pues todos aquellos que los usaron tuvieron que cortarle parte de la goma, ya que era imposible usarlos durante más de 30 o 40 minutos.

5. De la conversación con tripulantes eyectados y luego recuperados, se desprendió que era necesario incluir en los chalecos alguna droga del tipo morfina para calmar el dolor en ciertas circunstancias de supervivencia individual y ante heridas recibidas, lo que consultado con personal de sanidad fue considerado apto y factible; se solicitó al Comando un medicamento que tuviera la droga incluída en la jeringa, para facilitar la aplicación en caso de necesidad aún con una sola mano, pero lo que fue provisto no cumplía con este requisito y aún así, como pudo haber sido necesario sin ser especificamente lo solicitado, se incluyó en los chalecos una jeringa, dos ampollas de mofina y un recipiente pequeño con alcohol.

6. La mayoría de las eyecciones fueron a alta velocidad, baja altura y en condiciones meteorológicas de poca visibilidad y como los cascos que se usaron eran de un solo visor, los pilotos se eyectaron con el visor oscuro arriba, es decir sin visor y dos de ellos tuvieron problemas en los ojos, por lo que se solicitó a la VIII Brigada Aérea la provisión de cascos GENAU tipo 316 para las tripulaciones aún en operaciones y se logró que todos los pilotos tengan cascos de dos visores. Para futuras previsiones y adquisiciones es conveniente tener// en cuenta que los cascos más adecuados son los de ésta marca, porque para usar cualquier otro casco en el MV DAGGER es necesario hacer modificaciones que no siempre son seguras y efectivas, además que los cascos norteamericanos normalmente provistos a la VI Brigada son de un solo visor.

ANEXO 1 5

7. Se copió un minicomponente de supervivencia de origen norteamericano y se entregó a las tripulaciones, uno a cada uno, y luego de hacer algunas averiguaciones se comprobó la existencia en supervivencia de El Palomar de un cierto número de éstos Kits y se consiguió que fueran enviados éstos a Río Grande, por lo que ahora el chaleco contiene dos Kits, que aseguran la supervivencia individual por 24 horas, comiendo raciones concentradas, sin desnutrirse y administrando las raciones se puede extender éste período a 48 hora

ANEXO 16

PERSONAL - DEFICIENCIAS Y PROBLEMAS DEL AREA EN EL ASPECTO OPERATIVO

1. No hubo problemas con el personal en el aspecto operativo, el personal destinado a Inteligencia, Contrainteligencia y Operadores de Claves, se desempeñó en diversas actividades extras a las funciones para las que fué destinado, debido a la falta de personal en otras áreas como ser: personal, transporte, alojamiento, racionamiento, compras, etc.

2. Asimismo hubo deficiencias de personal especializado para la Terminal Aérea.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
SECTOR DEFENSA GRANDE

LISTA DE PERSONAL

- JEFATURA DE SECTOR

1.	Com.	CORINO, Carlos
2.	Cap.	SAPPIA, Carlos
3.	Cap.	ORTIZ, Jorge
4.	Cap.	ALGUACIL, Miguel
5.	Ten.	OLIVA, Juan
6.	S.Aux.	DELGADO, Roberto
7.	C.P.	IBARRA, Humberto
8.	C.P.	CARREÑO, Rubén
9.	C.P.	SANDOVAL, Angel
10.	C.1º	LAMASCHIA, Rolando
11.	C.	RODA, Gustavo

- C.I.C.

12.	My.	LUPIAÑEZ, Carlos
13.	My.	OTERO, Daniel
14.	My.	MOUESCA, Juan
15.	S.P.	FIGUEROA, Pedro
16.	S.A.	MANYSZYN, Demetrio
17.	S.Aux.	JAIME, Fernando
18.	S.Aux.	GARCIA, Vicente
19.	S.Aux.	FRANCOMANO, Silvio
20.	C.P.	NEDELCOUR, Jorge
21.	C.P.	VAZQUEZ, Juan
22.	C.1º	LIENDO, Eduardo
23.	C.1º	LOPEZ, Gustavo
24.	C.1º	DELFITO, José
25.	C.1º	ZELAYA, Roque
26.	C.	CASTRO, Rafael

- VI BRIGADA AEREA

27.	My.	MARTINEZ, Carlos Napoleón
28.	Cap.	CIMATTI, Amílcar César
29.	Cap.	MIR GONZALEZ, Horacio
30.	Cap.	RHODE, Carlos
31.	Cap.	MAFFEY, Carlos
32.	Cap.	JANNET, Roberto
33.	Cap.	MORENO, Carlos
34.	Cap.	ROBLES, Pedro Iginio
35.	1er.Ten.	RATTI, Jorge
36.	1er.Ten.	GAVARI, A.
37.	1er.Ten.	ANTONIETTI, Carlos
38.	1er.Ten.	MARTINEZ COMA, Guillermo José
39.	Ten.	GALETTI, Rubén
40.	Ten.	ROLANDO, Martín
41.	S.M.	LAINO, Juan Carlos
42.	S.Aux.	MIRANDA, Pedro
43.	C.P.	GIL, Eduardo César
44.	C.P.	CELIS, Oscar
45.	C.P.	RONDAN, Jorge Alberto
46.	C.P.	ZANUTINI, Rubén Alcídes

47.	C.P.	GAVOSTO, Osvaldo
48.	C.P.	BENTANCOUR, Carlos
49.	C.P.	MARTINEZ, Juan Carlos
50.	C.P.	TUPAMAR, Juan Ramón
51.	C.P.	BLENGINO, Héctor Hugo
52.	C.P.	OLGUIN, Antonio Edmundo
53.	C.P.	RINAUDO, Miguel
54.	C.1º	LUCERO, Guillermo
55.	C.1º	MENENDEZ, Claudio
56.	C.1º	HERRERA, Federico Omar
57.	C.1º	BUSTOS, Gilberto Oscar
58.	C.1º	FILOMENI, Marcelo
59.	C.1º	ANCHORDOQUI, Guillermo
60.	C.1º	FONTANA, Jorge Daniel
61.	C.1º	GRANADO, José Antonio
62.	C.1º	PEREZ, Rubén
63.	C.1º	SORIA, Guillermo Oscar
64.	C.	DURAN, Carlos
65.	C.	VEGA, Osvaldo
66.	C.	ALTAMIRANO, César
67.	C.	BARRIONUEVO, Héctor
68.	C.	PASCUAL, José Francisco
69.	C.	QUIDIELLO, Carlos
70.	C.	DE LA FUENTE, Pablo
71.	C.	DIAZ, Gustavo
72.	C.	CORNEJO, Guillermo
73.	C.	GUZMAN, José Carlos
74.	C.	SAUL, Mario
75.	C.	MAISON, Luís Alejandro
76.	C.	GARCIA, Walter
77.	C.	ACUÑA, Mario Raúl
78.	C.	DUIN, Walter
79.	C.	BRACAMONTE, Julio
80.	C.	CARDOZO, Santos
81.	C.	CHARRAS, Samuel
82.	C.	CONTRERAS, Daniel
83.	C.	PABES, Mario Dante
84.	C.	SCHINDLER, José
85.	C.	MORENO, Víctor
86.	C.	SANTINI, Oscar
87.	C.	GIRAUDO, Horacio
88.	C.	PARIANI, Walter
89.	C.	DOMINGUEZ, Gabriel
90.	C.	MIRA, Néstor Orlando
91.	C.	ACOSTA, Miguel
92.	C.	RODRIGUEZ, Rubén D.
93.	C.	RODRIGUEZ, Jorge A.
94.	C.	ASRIN, Víctor
95.	C.	SANCHEZ? Claudio
96.	C.	ALVAREZ, Humberto Germán
97.	C.	OCHOA, Daniel Roberto
98.	C.	BUGARINI, Marcelo
99.	C.	GANDARA, Juan Armando
100.	C.	RIVAROLA, Daniel Gustavo

101.	P.C.	CROSSI, Héctor
102.	P.C.	FERRARO, Carlos
103.	P.C.	VARELA, Héctor
104.	P.C.	FANTINATO, Carlos
105.	P.C.	LARRIATEGUI, José
106.	P.C.	CURSI, Darío
107.	P.C.	FILONI, José
108.	SC/63	DADAN, Miguel
109.	SC/63	SIERRA, Daniel
110.	SC/63	ROMERO, Sergio
111.	SC/63	OJEDA, Mauricio
112.	SC/63	CAICNI, Roberto
113.	SC/63	IGOR, Miguel
114.	SC/63	MOYANO, José
115.	SC/63	NAVARRE, Guillermo
116.	SC/63	GALVAN, Claudio
117.	SC/63	KEES, Edgardo
118.	SC/63	FERNANDEZ, Juan
119.	SC/63	ZALETTI, Miguel
120.	SC/63	ALANIZ, Daniel
121.	SC/63	CHABARRIA, Oscar
122.	SC/63	GONZALEZ, Jorge
123.	SC/63	CARRION, Ricardo
124.	SC/63	MARTINEZ, Rubén

- <u>G.2 VYCA</u>

125.	My.	VALDEVENITEZ, Manuel
126.	Ten.	BARBATTI, Alberto
127.	Ten.	BIASI, Juan
128.	Ten.	OBERKSERSCH, Jorge
129.	Ten.	CENTURION, Rodolfo
130.	Alf.	PASCUAL, Ernesto
131.	Alf.	MOLINA, Luís
132.	S.P.	CORDOBA, Adán
133.	S.A.	GALLARDO, Carlos
134.	S.Aux.	RAMIREZ, Juan
135.	C.P.	GONZALEZ, Mario
136.	C.P.	RODRIGUEZ, Carlos
137.	C.P.	DE LA TORRE, Armando
138.	C.1º	CABRERA, Jorge
139.	C.1º	ROSSI, Carlos
140.	C.1º	VALDEZ, Alberto
141.	C.	BRICOLA, Marcos
142.	C.	LUNA, José
143.	C.	VAZQUEZ, Gerardo
144.	C.	AHUMADA, Angel
145.	C.	PARDIÑO, Miguel
146.	SC/63	VELARDEZ, Eduardo
147.	SC/63	PRIMASA, Horacio
148.	SC/63	LOPEZ, Juan
149.	SC/63	ALEGRE, Hugo Roberto
150.	SC/63	ANCHABA, Roberto
151.	SC/63	TOGNOLINI, Gustavo
152.	SC/63	DALLA TORRE, Guillermo
153.	SC/63	FERNANDEZ, Miguel

- ARTILLERIA ANTIAEREA

154.	ler.Ten.	GOBINI, Atilio
155.	S.A.	CONTRERAS, Oscar
156.	S.Aux.	RINADA, Néstor
157.	S.Aux.	DIAZ, Jorge
158.	C.P.	GABIAL, Américo
159.	C.P.	CORIA, Jorge
160.	C.P.	BATTISTI, Rubén
161.	C.P.	ROBLEDO, Luís
162.	C.1°	SOLJAN, Jorge
163.	C.1°	SALAFIA, Juan Carlos
164.	C.	PIZARRO, José
165.	C.	MIRETTI, Juan Carlos
166.	C.	CATULO, Jorge
167.	SC/63	NOVERO, Daniel
168.	SC/63	ECHEGARAY, Ricardo
169.	SC/63	FERNANDEZ, Eduardo
170.	SC/63	AMARFIL, Jorge
171.	SC/63	PONT, Rubén Darío
172.	SC/63	BARRIOS, Jorge
173.	SC/63	CALIVAR, Eliseo
174.	SC/63	DOMINGUEZ, Oscar
175.	SC/63	FERREYRA, Baltazar
176.	SC/63	GAUNA, Arsenio
177.	SC/63	GAUNA, Tito Osvaldo
178.	SC/63	GOMEZ, Eduardo Luís
179.	SC/63	GOMEZ, Antonio
180.	SC/63	GOMEZ, Ramón Cirilo
181.	SC/63	RODRIGUEZ, Diego
182.	SC/63	GONZALEZ, Humberto
183.	SC/63	HUGHETTI, Juan Ramón
184.	SC/63	LEGAL, Mario de Jesús
185.	SC/63	LENCINA, Gregorio
186.	SC/63	LUNA, José Ramón
187.	SC/63	MACIEL, Ramón
188.	SC/63	MAMBRIN, Ricardo
189.	SC/63	MARTINEZ, Gabriel
190.	SC/63	MATTO, Víctor Ramón
191.	SC/63	MELO, Héctor Jesús
192.	SC/63	MONTOYA, Juan Pascual
193.	SC/63	BARRIONUEVO, Rodolfo Cándido
194.	SC/63	RODRIGUEZ, Jorge Enrique
195.	SC/63	ROSALES, Luís

FUERZA AGREGADA

1.	Cap.	PANE	Lear Jet
2.	Cap.	VELAZCO	Lear Jet
3.	Cap.	JURI	Lear Jet
4.	Cap.	GOMEZ, Julio	VI Brigada Aérea
5.	ler.Ten.	BIANCC	Lear Jet
6.	~~ler.Ten.~~	~~GONZALEZ~~	Lear Jet
7.	Ten.	HERRERA	Lear Jet
8.	Ten.	FELICI	Lear Jet
9.	S.P.	LUBO, Ramón	Gpo.Construcciones
10.	S.P.	AIMARETTI, Omar	VI Brigada Aérea
11.	S.Aux.	ALINES, Raúl	VI Brigada Aérea
12.	C.P.	MORENO, José Luís	VI Brigada Aérea
13.	C.P.	CARDENAS, Juan	VI Brigada Aérea
14.	C.P.	GEUNA, Horacio	VI Brigada Aérea
15.	C.P.	ECKERDT, Juan	VI Brigada Aérea
16.	C.P.	LAGGER, Eduardo	Lear Jet
17.	C.1º	LOPEZ, Alejandro	Lear Jet
18.	C.1º	MOTHE, Juan	Lear Jet
19.	C.1º	SALAS, Pedro	VI Brigada Aérea
20.	C.1º	PALLERO, Mario	VI Brigada Aérea
21.	C.1º	MOUNHO, Carlos	VI Brigada Aérea
22.	C.	BATISTELLI, Eduardo	VI Brigada Aérea
23.	C.	JONHANENSEN, Carlos	VI Brigada Aérea
24.	C.	PALACIOS, Carlos	VI Brigada Aérea
25.	C.	GAMIO, Carlos	VI Brigada Aérea
26.	C.	GUZMAN, Rubén	VI Brigada Aérea
27.	C.	AMBROSIO, Juan Rubén	Art.Antiaérea
28.	P.C.	CABOS, Víctor	Gpo.Construcciones
29.	P.C.	ONDICOL, José	VI Brigada Aérea
30.	P.C.	ROMAN, Rubén	VI Brigada Aérea
31.	P.C.	MARTINS, Rodolfo	VI Brigada Aérea
32.	SC/63	BASUALDO, Bernardo	VI Brigada Aérea
33.	SC/63	LUSTO, Rubén	VI Brigada Aérea
34.	SC/63	DE MIGUEL, Alejandro	VI Brigada Aérea
35.	SC/63	PESSI, Jorge	VI Brigada Aérea
36.	P.C.	CASTAÑO, Carlos	III Brigada Aérea
37.	P.C.	EDER, Luis	VI Brigada Aérea
38.	S.A.	VIEBARREAL	VI Brigada Aérea
38.	C.P.	ALMADA, Gustavo	VI Brigada Aérea
39.	C.	FERRARO, Gabriel	VI Brigada Aérea
40.	C.	ARTIGAS, Guillermo	VII Brigada Aérea

ANEXO 17

(18)

TERMINAL AEREA

Debido a que el Sector de Defensa Aérea Río Grande, se instaló como Unidad alojada en dependencias de la Armada, se debío implementar una terminal aérea para el despacho y recepción de personal y material propio desde y hacia otras unidades.
Dicha Terminal careció de medios propios, lo que ocacionó inconvenientes de demora en sus tareas, ya que en la base existía un solo Autoelevador tipo "Clark" en sevicio y perteneciente a la Armada; el que debió ser compartido con la prioridad correspondiente al propietario, quien debía atender una cantidad considerable de vuelos, teniendo en cuenta que la Armada hacía el puente aéreo a Malvinas desde este Aerodromo.
El personal afectado a tal tarea, fue personal de Escuadrón Técnico M-V, los que debían además realizar tareas propias para las que habían desplegado a esta, no siendo por lo consiguiente de la especialidad.
No se desponía de lugar para almacenar las cargas recepcionadas o a enviar, por lo que las mismas debían quedar en algunas oportunidades al aire libre (si su constitución lo permitía) o en lugares alejados de la plataforma de carga.

Para próximas operaciones se sugiere el despliegue de dos hombres de la especialidad sin perjuicio de otras funciones, para desempeñarse en la Terminal Aérea, los que podrán se reforzados por personal de mecánicos y soldados según las necesidades.
Asimismo se sugiere el despliegue de un Autoelevador tipo "Clark" y un chatón tipo "Doly".
Esta sugerencia sería el mínimo personal y material para un funcionamiento normal de la Terminal Aérea Río Grande.

AEROPUERTO RIO GRANDE (Escuadrón I Aeromóvil)

FECHA	AVIONES	OF Nº	MISION	OBSERVACIONES
1-5	2	S/N	Cobertura	Cumplida
1-5	2	1099	Cobertura	Cumplida
1-5	2	S/N	Cobertura	Cumplida
1-5	1	1113	Cobertura	Cumplida-avión derribado 1er, Ten. ARDILES
3-5	2	1154	Cobertura	Cumplida
3-5	2	1155	Cobertura	Regresaron por orden superior
4-5	2	1163	Cobertura	Cumplida
4-5	2	S/N	Cobertura	Cumplida
8-5	2	S/N	Cobertura	Cumplida
21-5	3	1181	AON	Cumplida- 1 avión derribado (Ten. BEAN)
21-5	3	1182	AON	Cumplida
21-5	5	1193 1194	AON	Cumplida - Llegaron al O.M. 3 aviones - Regresaron 4 - 1 avión derribado (1er. Ten. LUCA)
23-5	3	1206	AON	No llegaron al objetivo
23-5	3	1205	AON	No cumplida (No hubo reunión con avión Lear Jet)
23-5	6	1214 1215	AON	Cumplida - 1 avión no despegó por técnica- llegaron al O. M. 4 - 1 avión derribado (Ten. VOLPONI)
24-5	5	1225	AON	Cumplida - 1 avión no despegó por técnica.
25-5	2	1233	ROF	Cumplida
25-5	2	1234	ROF	Cumplida
28-5	4	1256	AON	No llegaron al O.M. por meteorología
29-5	2	1266	AON	Cumplida - 1 avión derribado (Ten. [illegible])

FECHA	AVIONES	OF Nº	MISION	OBSERVACIONES
8-6	3	1291	AON	Cumplida
8-6	3	1292	AON	Cumplida - Llegaron al O.M. 2 aviones
9-6	3	1304	AON	Cumplida
10-6	2	S/N	Diversión	Cumplida
13-6	3	1323	AON	No se cumplió por no tener cobertura 1 avión no despegó por técnica
13-6	3	1324	AON	No se cumplió por no tener cobertura se cumplió con 2 aviones

C1/11F

INFORME FINAL

FAS

B_A_M GAL

GAL

INFORME FINAL FAS
BAM GAL

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 3 DE MAYO DE 1982.

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
AL Fiera	OF. 1150 FUERA IFF 4610	4 A-4B	15:53	17:10 a 17:15			17:24	GAL S/N	AON Misión suspendida por orden de la FAS.
L	OF 1151 TRUENO IFF 4635	4 A-4B	16:08	17:25 a 17:35			17:33	GAL S/N	AON Misión suspendida por orden de la FAS.
AL	OF 03/ARA RATA IFF 1517	KC-130				REV.09:30 a 09:45	17:		REV - 3 Super Stendart VINCHA con 2 LITORAL
GAL	QUIKO	KC-130	14:17				17:54	GAL	MISION SUSPENDIDA POR ORDEN DE LA FAS.

C1/MF 47

INFORME FINAL RAS
BAM GAL

ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 4 DE MAYO DE 1982.

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 03/ARA RATA	KC-130	08:40				13:38	GRA	REV. a 3 S.ETENDART-VINCHA con 2 LITROS RATA aterrizado en GRA por Met. 18:17 RATA ARR en GAL S/N

NOTA: 09:30 AERODROMO CERRADO PARA TODA OPERACION POR MINIMOS METEOROLOGICOS .

EN LA FECHA NO SE OPERO CONTRA EL ENEMIGO POR MET.

INF. FINAL FAS

BAM GAL

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 05 DE MAYO DE 1982.

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP?	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1164 LENTE	4 A-4B		09:00 a 09:10	CANCELADA ORDEN CFAS POR MET.				AON - BUQUE PIQUETE RADAR ALTERNATIVA RECON.OF ISLA LEONES MARINOS
GAL	OF 1165 CANA	4 A-4B		10:00 a 10:03	CANCELADA- ORDEN CFAS POR MET.				AON

EN LA FECHA NO SE OPERO CONTRA EL ENEMIGO POR MET.

INF. FINAL FAS ANEXO 8
BAM GAL

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 06-MAYO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1168 FIERA	4 A-4B							A O T hora H a confirmar por CFAS.
GAL	OF 1169 TRUENO	4 A-4B							A O T hora H a confirmar por CFAS.
GAL	PIANO	1 M-V	15:36				17:22	GAL	Vuelo de comprobación con tanques de 1.700 lts. ARR S/N

12:23 - La FAS ordena 1 Ella. de A-4B a 30 mín. y la otra en descanso (referido OF 1168/69) Trasmitió Vcom. GALLO.

16:50 - La FAS ordena persona A-4B en descanso - Trasmite My. OLIVA.

87

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 07-MAYO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
AL	PUMA	KC-130	12:42						Aterrizado en otro AD, de despliegue de la FAS.
L	KIKO	KC-130	17:59				19:08	GAL	S/N

SE REALIZARON OTRAS OPERACIONES CONTRA EL ENEMIGO.

FUE FINAL FAS BAM GAL

54

INF FINAL FAS BAM GAL

ANEXO 8

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 08-MAYO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
SJU									
	NO SE REALIZARON OPERACIONES CONTRA EL ENEMIGO.								

INF. FINAL FAS
BAMGAL

ANEXO 8

RACIONES DEL DIA: 09-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
SJU	TRUENO	4 A-4C	13:26			15:20 + 30'		SJU	15:00 Regresan 2 TRUENOS por Met. no llegaron al OM. 2 TRUENOS pasan bajo capa y siguen al OM.
SJU	PUMA	4 M-V	13:46			15:15	15:21	SJU	Aterrizaron sin llegar al blanco por Met.
SJU	CONDOR	3 A-4C	14:35			16:20 + 30'	16:46	SJU	No alcanzaron el OM por Met.
SJU	FORTIN	2 A-4C	14:50			16:35 + 30'	17:00	SJU	No alcanzaron el OM por Met.
SJU	JAGUAR	4 M-V	15:09			17:30	16:46	SJU	No alcanzaron el OM por Met.

NOTA: Secc. TRUENO que siguió hacia el objetivo debió aterrizar hora tope 16:00 siendo 16:45 SJU aún no tiene enlace con dicha Secc. Siendo las 17:30 se dá por desaparecido. Se presume que habrían chocado contra las Islas por mala visibilidad,

Tripulantes de la Sección TRUENO desaparecida: Ten. CASCO
Ten. FARIAS

53

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 12-MAYO-82

OM 14 MN - DE LA COSTA ISLA SOLEDAD
1 Destructor + 1 Frag. Misil.

INF. FAS. BAM GAL

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA	H.OM	150 MN HORA	100 MN HORA			OBSERVACIONES
GAL OF 1177	CUÑA	4 A-4B	12:20	14:00	14:45				CUÑA 4 ARR 14:52 (Alf. VAZQUEZ) CUÑA 3 Derribado por A.Ae. Fragatas No regresaron CUÑAS 1,2 y 3.
GAL OF 1180	ORO	4 A-4B	12:52	14:12	14:57	14:55			15:10 3 OROS en zona. 15:17 ARR ORO 1,2 y 4 No regresó ORO 3
GAL	DURO	KC-130	11:50	12;40	15:37				
GAL	CACHO	KC-130	11:55	12:45	15:52 en CRV				
									DESAPARECIDOS:(CUÑA 1 -1° Ten.BUSTOS) (no regresan.)(CUÑA 2 -Ten. IBARLUCEA) CUÑA 3 -Ten. NIVOLI (Batido por AAe de los buqe
									ORO 1 - Cap. ZELAYA) ORO 2 - Ten. ARRARAZ)Sí regresaron ORO 4 - Alf. DELLEPIANE) ORO 3 - 1° Ten. GAVAZZI (no regresó, cae a 30 MN al Sur de DARWIN

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 13 al 20 DE MAYO DE 1982

NO SE OPERO POR RAZONES METEOROLOGICAS.

SECRETO

INF. FINAL FAS. BAM 641 ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 21-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO DE LA ESCUADRILLA	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA PREVIS SOBRE OM.	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ATERRIZAJE (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL Frg.1185	H 4107 Secc. AGUILA	2 M-III	09:56	10:10		11:56 + 10	11:17	GAL	OM PAC COORDENADAS: 51° 40 S 62° 45 W
Frg.1186	B 4106 Secc. CONDOR	2 M-III	10:01	10:12		11:10 + 10'	11:12	GAL	DIVERSION. FL 400
Vcom. GALLO——08:15——PASO TODOS LOS AVIONES A 30 MN (Los M-III estaban a 5' en el Bunker y se vinieron)									Aus. siempre bajo control RADAR MLV
Com. CORREA CUENCA ordena a las 09:10.....8 A-4B a 30 mín.									
Mayor GODOY transmite orden fragmentaria para 2 Secc M-III a las 09:15. Los pilotos salen a los AVS. a las 09:30.									
Mayor GODOY transmite orden fragmentaria para 8 A-4B - a las 09:50									
OF GAL 1189	IFF MULA 3132 (con 4)	3 A-4B	11:28	REGRESO M-III	10:45 contacto RADAR con AGUILAS y CONDOR-170 MN	13:30	12:24 Mula 3	GAL	HORA REV. 11:50 MULA 3 regresa por problemas de transferencia. 1° Ten. CACHON
GAL 1190	PICO 3132 (con 4)	3 A-4B	11:34		11:05 20 MN transferidos a TWR -11:10 a 2' de ARR	13:35	12:44	PICO 4	Transferencia 1° Ten. CACHON Alf. GOMEZ - Idem
GAL 1192	PALO 3135	2 A-4B	incluidos en						" " - Idem
Cte.Vcom. CABANILLAS. GAL	TIGRE IFF 1510	KC-130			ORION y LEO regresando.	13:18	13:17	GAL	Solicita urgente combustible y Grupo Electrógeno en Terminal de Carga.
	PESA (TIGRE 2)	KC-130			WN LEO con un Plano perforado.	13:18	13:21	GAL	
OF GAL 1196	IFF ORION 3140	3 A-4B	13:33	1h 02'	REV. 1h 30 des-	15:33 + 10'	14:56	GAL	ORION 1 1/T VELAZCO Reg.x Téc

				hasta el OM. REV. al regreso	pues del despegue.		15:36	←	2 Ten. OSSES 3 Ten. ROBLEDO
OF GAL 1197	IFF LEO 3141	3 A-4B	13:34	14:40 se vuelve el ORION 1		15:34 + 10'	15:41	←	(1 1/T FILIPINI LEO (2 Alf. VOTTERO (3 Ten. AUTIERO
	MULA	3 A-4B			13:18		13:42	GAL	MULA 1 -Cap. CARVALLO
	MULA	2			13:27		13:54		2 -Ten. RINQUE
	MULA	1			13:30		13:59		3 -1/Ten. CACHON (PALO)
	PICO C/3	3			13:29		14:05		4 -Alf. CARMONA PICO 1 -Cap. PALAVER 2 -Ten. GALVEZ 3 -1/Ten. GUADAGNINI 4 -Alf. GOMEZ (PACO)
GAL FL 100	IFF 1510 TIGRE 1	KC-130	14:02	Hora prevista de REV. 15:32					AGUILA 1 - SANCHEZ " 2 - MAGGI CONDOR 1 - HOOK " 2 - SELLEZ
OF 1200 GAL	CICLON IFF -4117	2 M-III "H"	FL 400 14:39		16:11 contacto radar 20 MN	15:59 + 10	16:18		CICLON 1 - SERWINSKI " 2 - PUIG
GAL FL 100	IFF 1510 PESA	KC-130	15:20			18:10	18:06		VER AL DORSO →
OF GAL 1203	MATE IFF 3132	4 A-4B	16:15		18:00 contacto radar 150 MN regresando S/N	18:15 + 10	18:36 S/N		MATE 1 - Cap. VARELA 2 - Ten. ROCA 3 - Ten. MAYOR 4 - Alf. MORONI

DIA: 22/MAYO/82 a las 15:00 LA FAS CONFIRMO QUE:

De los 5 M-V cuyos pilotos se eyectaron sobre MLV. 4 se encuentran en Puerto Argentino S/N:

Mayor PIUMA
Cap. DUNADILLE
1° Ten. SENN
1° Ten. LUNA

NOTA: El Ten. BEAM fué alcanzado por AAe. antes de llegar al blanco, pero fué visto cuando se eyectó y descendía cerca de una Fragata Británica.

De la ELLA. de A-4Q de la Armada que operó desde GRA. se eyectaron 3 pilotos sobre MLV. Se confirmó que uno ya fué recuperado en el FARO.

ANEXO

OPERACIONES DEL DIA: 22-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO DE LA ESCUADRILLA	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO. OM.	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ATERRIZAJE (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	CACHO OF 008	KC-130	13:05				18:53	GAL	REV- Hora prevista- 14:00/14:15 A-4Q para A-4B. REV - 15:00/15:15.
GAL	CHISPA OF 1207	6 A-4B	15:22	Pto. SUSSEX	16:42	17:45	2 y 4: 16:43 1 y 3: 16:58	GAL	CHISPA 1 -1° Ten. BERRIER " 2 -1° Ten. SANCHEZ (1) " 3 -Ten. CERVERA " 4 -Cap. VARELA (1) " 5 - Ten. ROCA " 6 - Alf. MAYOR
							5y6 (1) 18:21	GAL	La Secc. que arribó al OM no pudo ver el blanco y lanzó las bombas de forma estimada. NOTA: Siguen como CHISPAS (1).
GAL	PITON O.F. 1208	2 M-III	14:42	15:15. FL 400			16:03	GAL	PITON 1 - My. SANCHEZ PITON 2 -Cap. CZERWINSKI Informó que entre 15:10 y 15:2 en el punto, sin enlace con MLV.
GAL	COBRA OF. 1209	2 M-III	15:45	16:15 FL 400			17:22	GAL	COBRA 1 -Cap.HOOK COBRA 2 -Cap. BALLESTEROS
INFORME DE LA FAS.	SE RECUPERO LA ELLA. RATON	3 M-V	DIA 21/5/82						15:20 My. FALLONIER del CFAS informa se recuperaron en MLV los 3 Pilotos M-V eyectados ayer: My.PIUMA-Cap, DONADILE-1° Ten.SENN. Vcom.ROMAN informó recuperado también 1° Ten. LUNA. Ten. BEAM fué visto eyectarse y caer cerca de una Fragata. My.PIUMA y 1° Ten. SENN fueron traídos a CRV en la noche del 24.

SECRETO

ANEXO 8

INF FINAL FAS.
BAM GAL

OPERACIONES DEL DIA: 23-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO DE LA ESCUADRILLA	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO. OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ATERRIZAJE (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL GAL	LANZA OF 1207 TEJO OF 1208	3 A-4B 3 A-4B	09:09 09:09	09:59 09:59		10:59 10:59	11:02 11:02	GAL GAL	LANZA 1.1° Ten.VELAZCO (Falla Generador-ARR 10:53) 2.Alf.BARRIOMUEVO 3.Ten. ROBLEDO NO ENCONTRARON EL BLANCO. TEJO 1.1° Ten.FILLIPINI 2.Cap. BERGAMASCHI (Regresa x Téc.ARR 10:14) 3.Alf. ANTIERO
GAL	PARIS	KC-130	08:56				17:42	GRA	Se dirige al aterrizaje en GRA- Ratificó Com. FERRI 17:21 a 60 MN de GRA c/mínimo combustible-ARR 17:42 S/N.
GAL GAL	TRUENO OF 1210 NENE OF 1211	3 A-4B 3 A-4B	12:10	REV. 13:20		14:20	2 y 4 14:36 1-15:02	GAL	Cap. PALAVER (Falla hidraúlica) 1° Ten. GUADAGNINI → ESTA DEMORADO. No encontraron el blanco. 15:35 no se tiene aún contacto RADAR/TWR. Se lo da por derribado a las 17:00. Alf. GOMEZ Cap. CARBALLO NENE La ELLA.fué al blanco. Ten.RINKE 1° Ten. CACHON (caída escalera) Se lesionó (F/serv).
GAL	DARDO OF 1218	2 M-III	14:24	15:00	15:25 DARDO con 2		15:47	GAL	My. SANCHEZ → DARDO S/N 1° Ten. RUIS

GAL	FLECHA OF 1219	2 M-III	14:31	15:00	15:37 FLECHA con 2	16:12		Cap. ZERWINSKI Cap. BALLESTEROS > FLECHA
GAL	VULCANO OF 1220	4 A-4B			LA FAS ORDENA REGRESO DE LA ELLA. VULCANO.	16:54	GAL	VULCANO S/N...1-Cap. PALAVER 2-Ten. GALVEZ 3-Ten. ROBLEDO 4-Alf. VOTTERO Efectuaron vuelo de consumo próximo al AD. GAL. para posterior aterrizaje.
GAL	ROMA	KC-130	15:01	15:30	REV + 15' REV. ALTERNATIVA	18:25	GAL	Debía efectuar REV. de Ella.VULCANO que canceló. ROMA se recupera en SCZ.
GAL	LANGOSTA	AS-600	15:52	VUELO	DE EXPLOR. Y RECONOCIMIENTO CERCANO	17:04	GAL	
								FUEGO IFF 6142 - L.J. con misión de DIVERSION se debe recuperar en GRA.
GAL	OMBU My. SANCHEZ Sin OF Dep. por orden CIC	M-III	16:33		IFF en RAYO 6120. Lo encendió cuando era interceptado. No contestó los llamados en Frec.VHF	17:19	GAL S/N	IFF 3350 va a la intercepción de ECO no identificado. 72 MN de GAL. Radial 107. FL 280 Vel.240 Nds. 1°) Identificar. No pudo ver el blanco. Regresó OMBU por falta combustible.
GRA								16:00 GRA informa: 1 A-4Q eyección tardía Cap.de Corb.ZUBIZARRETA de regreso ataque a la flota con su Av.averiado.
								BAJAS PROPIAS PROBABLES (a confirmar) 1 M-V 1 A-4B (1° Ten. GUADAGNINI 1 A-4Q (Se fué largo en el ARR en GRA y se eyectó falleciendo el piloto:

ANEXO B
INF. FINAL FAS
BAHIA

OPERACIONES DEL DIA: 24-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 12 MADRID 1/2 1510/1520	C-130	08:29	08:30			13:37	GAL	MADRID 1 S/N.
GAL	OF 1223 CHISPA 3140	3140 3 A-4B	09:10	11:00	11:20	(11:30 + 30) 12:00	11:50 11:59	GAL	1° Ten. BERRIER (Regresa x Téc) 10:38 - Al activar Sist.Armamento se le cayó la bomba. Alf. MORONI Ten. CERVERA
GAL	OF 1224 NENE 3141	3141 3 A-4B	09:11	11:00	11:20	(11:30 + 30) 12:00	11:45/48	GAL	My. MARIEL Ten. ROCA 1° Ten. SANCHEZ } Llegaron al blanco y pegaron.
GAL	OF 1231 FUEGO 4103	4103 2 M-III	10:22	11:00	11:30	12:00 + 10	11:57	GAL	Cap. HUCK Cap. GONZALEZ
									12:05 1/Ten. MANZOTTI eyectado hace tres días fué encontrado en la Isla.Piloto de A-4C. EL VIERNES 21.
GAL	MADRID OF 1232/1233	KC-130	15:30				16:40	GAL	S/N
GAL	VULCANO OF 1232	3 A-4B (FF 315)			CANCELADA				Cap. VARELA Alf. VAZQUEZ Ten. MAYOR Misión suspencida por Orden CFAS. Transmitió 15:50 Cdr. I. RODRIGUEZ.

	CALI OF 1233	3 A-4B IFF 3152							Excesivo retardo para coor- dinar y definir la 2° misi- Vcom. DOBOURG Alf. DELLEPIANE Ten. ARRARAZ
									Se recibe información de la pérdida de: 3 M-V: My. PUGA.....Desaparecido Cap. DIAZ....Eyectado-Recuperado en Isla Borbón. Ten.CASTILLO....Desaparecido NOTA: Se vieron 2 eyecciones.Se desconoc el resultado de una de las eyeccio nes. 1 A-4C: Ten.BONO.....Desaparecido Alf.VALKO,Mario....Desaparecido Se confirmó estos datos por MJS de CFAS 1 M-V: 1/T LUNA...Eyectado el 23/5/ fué recuperado el día 25/5

SECRETO

INF. FINAL FAS BAM GAL

OPERACIONES DEL DIA: 25-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO. OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1232 MARTE IFF 3151	4 A-4B	07:56	09:10	10:10 MARTE 2 a 167 MN de GAL 10:15 se pierde el ECO Radar y el contacto de Radio	09:56 + 30'	10:48 08:44 09:11	GAL GAL GAL	MARTE 1 -Cap. PALAVER C-244 eyectado Isla Borbón. MARTE 4 -Alf. GOMEZ MARTE 3 -Ten.ANTIERO MARTE 2 -Ten. GALVEZ retornan problemas (Un Av.con problema de motor, el otro en acompañamiento).
GAL	PARIS 1 IFF 1501 OF 1234	KC-130	07:26				12:51	GAL	Pil. Vcom. DOMINGUEZ CP. My. BERNARDI Nav. My. VIDELA
GAL	PARIS 2 IFF 1502 OF 1235	KC-130	12:05					GAL	Pil. Vcom. PESANA CP. Cap. BERROSO Nav. My. GOMEZ
GAL	OF 1236 VULCANO 3135	3 A-4B	14:19	14:30 (14:45)			16:21	GAL	1- Cap. CARBALLO 2- Alf. CARMONA (No desp. x Téc). 3- Ten. RINKE
	OF 1237 ZEUZ 3[illegible] (sin reabast)	[illegible] A-4B	14:21				16:29 16:01	GAL	1- 1° Ten. VELASCO (1606) 2- Alf. BARRIONUEVO 3- Ten. OSSES (Prob. Radio)
	OF 1236/7								Vcom. DOMINGUEZ

OF 1236/7

GAL	MADRID	KC-130	14:29				17:22	GAL	Vcom. DOMINGUEZ My. BERNARDI S/N My. VIDELA
GRA	MINA	2 S E	14:34	REGRESAN COMO LITORAL ⟶			S/N	GRA	S/N
GAL	PATRIA IFF 2525	M-III	14:57				16:04	GAL	Cap. BALLESTEROS - 14:50 Com.CORREA orde desp. ataque posible Submarino y petrolero en posición 50°58'S y 67°54'W. Previamente misma información se pega LANGOSTA. 15:12 hs. se visualiz BARCO STA.CRUZ

VULCANO/ZEUS en su ataque hundieron una fr
gata TIPO 22 y otra TIPO 42 fué alcanzado
por las bombas.
La AAe derribó dos Helicópteros S.KING y a
verió otros 2. Además derribaron 2 SEA HA-
RRIER.

En la fecha fueron recuperados en Las Mal-
vinas el: My. PUGA
Un Av.Naval (Cap.Corb.FILLIPI)
1/T LUNA (M-V)

Al regreso saliendo del Blanco, se observó
sobre los buques averiados 5 PAC y 10 He
licópteros recuperando naúfragos.

1 ATLANTIC CONVEYOR-Buque Taller Portaero-
naves undida por los Etendard.Inf.ICIA. a
90 MN Radial 069 de MLV (NE) SIN CONFIRMAR

La Secc. MARTE atacó un Buque Petrolero en
la mañana en DARWIN.

Los A-4C de SJU atacaron y undieron un Pe-
trolero al NE de SOLEDAD.

1 A-4C derribado por AAe.

INF. FINAL FAS
BAM GAL ANEXO D

~~SECRETO~~

OPERACIONES DEL DIA: 26-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP. (Local)	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1240 ODIN IFF 3177	3 MK-62	03:35	04:30		05:30 / + 20'	04:39 :40 :43	GAL	Fogata encendida en DARWIN a las 04:15 ODIN 1: Cap.FREIJO - Cap. MARIN " 2: 1/Ten. MAUAD - 1/Ten. SIRI " 3: Cap. BREDESTON - Cap. CISKO Regresaron a las 180 MN de GAL ✓
GAL	OF 1242 SOMBRA IFF 4201	2 M-III	13:32	14:15	160 MN 14:50		15:12	GAL	SOMBRA 1: Cap. BALLESTERO > S/N " 2: 1/Ten. PUIG
SJU	POCKER IFF 3154	2 M-V	13:29	14:15			15:19	SJU ~~GAL~~	POCKER 1 BOP. Pto.S. CARLOS " 2
GRA	MACHI	3 Avs.	12:45			13:50	14:32	MLV	4A -110 4A -117 4A -114 ARA
GAL	LV - VHB	KC-130	15:25				S/A	CRV	

OPERACIONES DEL DIA: 27-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REC + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	PATO	C-130	26-May 23:23			27-Mayo 01:10	ETA 01:40 27-May	MLV	Regreso a CRV por orden del Com.MARTINEZ a raíz de unos ecos falsos que Radar MLV creyó eran 5/6 buques de guerra en SENO CHOISEOUL al SE DARWIN.
GAL	ODIN IFF 2412	2 MK-62	03:21	04:30 04:27	05:02 ODIN 1/160 MN ODIN 2/170	05:30 + 20'	05:36 05:45	GAL	Fogata en DARWIN a las 04:15/04:45 - incluído Alto el Fuego AAe. propia durante ese período. ODIN 1- Cap. FREIJO - Cap. MARIN 2- My. VIVAS - My. ESCUDERO
OBS: RADAR MLV no contestó o no lo escucharon en HF. No vieron la fogata, posiblemente por haber pasado a unos 2/3 millas al Oeste de DARWIN a 800 piés de altura.									Secc.ODIN tiró sobre OM a las 04:27 Reguero desde pasado el establecimiento San Carlos hasta el Norte de Pto.SAN CARLOS explotaron las 8 bombas.
GAL	OF 1245 TRUENO IFF 3160	3 A-4B	10:37	12:00	12:40		12:32	GAL	Cap. FILLIPINI Vcom. ZINI Alf. ANTIERO
GAL	OF 1248 TORO IFF 3164	3 A-4B	10:40	12:00	12:40		12:20	GAL	1° Ten. CACHON Ten. GOMEZ Alf. GALVEZ
	OF 1245/1248						12:53	GAL	Vcom. PESSANA Cap. My. GOMEZ
GAL	OF 1244 POKER IFF 3162	3 A-4B	15:10		180 MN 17:15 Con 2 17:25 142 MN	POKER 2 ARR ⟶ 17:10 + 30	16:20 ⟶ 17:58 ⟶ 17:58 ⟶		Alf. CARMONA ⟶ Regresa x falla de RMI Cap. CARVALLO ARR S/N Ten. RINKE....ARR S/N
GAL	OF 1247 TRUCO IFF 3163	3 A-4B	15:17		150 MN 17:15 TRUCO 2 17:35 a 51 MN	17:17 + 30'	17:45	GAL	1/Ten. VELAZCO - Se eyectó. Ten. OSSES - TRUCO 2 S/N Ten. ROBLEDO - No Dep. x Téc.
GAL	LIMA 1 IFF 1535 OF 1244/1247	KC-130	13:58				18:01	GAL	
GAL	OF 1250 NENE IFF 4202	2 M-III	16:36	17:00	186 MN 17:46 NENE Con 2 S/N.	B 17:40/+ 10 H 18:10/10	18:18	GAL	Se ordenó que ETO sobre OM 17:20 NENE 1 - Cap. HOOK 2 - Cap. GONZALEZ

SECRETO

BAM 6AL

OPERACIONES DEL DIA: 28-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1258 NENE IFF 3172 A.O.N.	3 A-4B	11:34 (2) 11:42	 DESPEGO	13:35 (Radio) REGRESAN S/N EL RESERVA	13:34 + 30' 152 MN a las 13:42 13:45 + 30	14:26 14:26 14:26	GAL " "	NENE 1 -Vcom. DOUBOURG NENE 2 -Alf. VAZQUEZ NENE 3 -Ten. MAYOR RESERVA-Ten. SERVER Hora REV. 11:45 ALT. 12:00 ELLA. NENE y CUÑA no en-/ contraron buques en la zona.
GAL	OF 1254 CUÑA IFF 3170 A.O.N.	3 A-4B	11:34 (3)		13:38 (Radar) 081°- 154 MN NIVEL 230 REGRESAN S/N	13:34 + 30	14:12 13:49 14:12	GAL GAL GAL	CUÑA 1 -Cap. VARELA CUÑA 2 -Alf. MORONI CUÑA 3 -Ten. ROCA RESERVA-Ten. GALARDI Idem - NENE (Regresa x Téc). TODA LA ELLA. ATERRIZADA S/N.
GAL	JUJUY IFF 1527 OF N° 10	KC-130	14:04				16:50	GAL S/N	11:34 despegan 5 Av. uno está rodando en cabecera.- El 1er.RESERVA también se volvió. Salió el 2do. RESERVA-está x Dep. El RESERVA NENE despegó a las 11:42.

NENE 1 - Vcom.DOUBOURG informó al control Radar que la Met. en la isla está muy mala con lluvia. Los bu-/ ques podrían haberse metido en el brazo de la CALETA BRENTON próxima a DARWIN. En la BAHIA RUIZ PUENTE no hay nada.

Los Avs. A-4C que fueran a la zona del /// blanco, tampoco avistaron buques de la flota y ARR en SJU a las 16:35.

Los S.ET. que salieron de GRA tampoco localizaron la flota brit.

Todos los Avs. regresaron a las respectivas bases, sin localizar buques Británicos.

A las 18:00 hs. de hoy se combatía en el área de DARWIN entre los infantes de Marina Inglesa y Tropa del Ejército Argentino

Siendo 21:33 ARR de las Islas C-130 Cte. My. BOLZI, trayendo personal Ejército y Marina. Este último personal se queda en GAL para posterior traslado a GRA.
Cap. Corbeta FILLIPI (Piloto A-4Q)
Guardamarina MARTINEZ
C.1° DEBON
C.2° ESCALANTE

INF FINAL FAS
BAM GAL

OPERACIONES DEL DIA: 29-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	CHARRUA 3177	MK-62	01:05	02:00	02:44 (RADAR) 169 MN		1(03:17) 2(03:30)	GAL S/N	1-Cap. MARTINEZ VILLADA- 1° Ten.PAGANO 2-1° Ten.RIVOLLIER-1° Ten.ANNINO ARR 1 Av. s/falla hidraúlica tren ppal.
GAL	OF 1267 ORO 3170	2 A-4B	12:11	13:45	14:09 (Cont.RADAR) 160 MN	14:45 + 30	14:44	GAL	Cap. BERGAMASCHI Regresa N° 3 (Previsto) ARR 13:32 Ten. ROBLEDO BARRIONUEVO
GAL	OF 1410 CALQUIN	KC	14:15						Vcom. LITRENTA Cap. DISTEFANI My. MENSI
									29/5/82 Avs. Propios: EN DARWIN 1 M-V → Operando desde GI no regresó.Pil de parecido Ten.JUAI BENHARDT. 1 IA 58→Pil.eyectado y h cho prisionero T MIGUEL ANGEL CRU ZADO. 1 IA 58→Pil.desaparecido Ten. MIGUEL ANGE GIMENEZ.

INF. FINAL FAS
BAHIA BLANCA

OPERACIONES DEL DIA: 30 DE MAYO

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30'	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	GALLO IFF 0527	KC 130	11:23				17:10	GAL	Vcom. NOE (RANQUEL 2)
GAL	CACHO IFF 1611	KC 130	11:29				18:19	CRV	Vcom. LITRENTA (RANQUEL 1)
GRA	ZONDA	4 A4C					16:00	GRA	Regresan 2. Desaparecidos alcanzados por M/Antimísil del PAL (N° 3 Ten. CASTILLO) (N° 2 Ten. VAZQUEZ)
GRA		2 S.Et.					15:45	GRA	Regresan todos S/N.
TRE	TEJON IFF 5015 5020 5025 5030	4 MK 62				TEJON 1 " 2 NEGRO 1 " 2	21:44 21:54 22:55 22:59	GAL GAL GAL GAL	La Tripulación del CACHO sigue a CRV y comunicó que el INVENCIBLE fué alcanzado por un Exocet y por el N° 1 (Cap. PIERINI) de los 4 A-4C que impactó una bomba de 1000 lbs. próximo al lugar del impacto del cohete. 2 A-4C fueron derribados antes de llegar a lanzar las bombas, fallecieron N° 2 (1° Ten. VAZQUEZ) y N° 3 (1° Ten. CASTILLO). El N° 4 tiró la bomba en medio de una gran humareda por lo que no está seguro de haber pegado. El 4 al virar para regresar observó que el humo no permitía ver ya el portaviones. El navío fué atacado a las 14:30 hs. hora argentina en la posición 51° 11°S -54°48' W a una distancia de 120 MN al ESTE de Puerto Argentino.

INFORME FINAL FAS - BAHGAL

OPERACIONES DEL DIA: 31 DE MAYO

AERODROMO DE DESPEGUE		INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30'	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
TRE	IFF 5035	ODIN	1 MK 62					01:21	GAL	Av.Reserva de las Secc.TEJON y NEGRO ARR S/N Cap.FREIJO -NAV.Cap.MARIN
GAL	OF 1269	IFF 3100 Secc.CHARRUA	2 MK 62	04:10	05:00	(157 MN 0540) (CHARRUA 1 y 2) 0554 - 63 MN	06:00 + 20'	06:22 06:09	GAL GAL	CHARRUA 1: Cap.PASTRAN - NAV.Cap.CASADO " 2: I/T SP ROVIERO - NAV.I/T MORENO
GAL	OF 1270	IFF 3110 Secc.ODIN	2 MK 62	04:14	05:00	0553 - 109 MN 0553 - 120 MN	06:00 + 20'	06:23 06:19	GAL GAL	ODIN 1: Cap.BREDESTON-NAV. Cap.SISCO " 2: I/T MAVAD - NAV. I/T ACOSTA
GAL	OF 1271	IFF 3120 Secc. PITON	2 M III "H"	06:16	07:00		08:30 + 15'	07:25 07:38	GAL GAL	PITON 1: Cap. BALLESTEROS) PITON 2: Cap. ARNAU) Misión cancelada por orden Cdo.FAS.
GAL	IFF 5035	LV. JCF	1 MK 62	03:18			04:25 + 18	04:36	TRE	Cap. FREIJO - NAV. Cap. MARIN ARR S/N
GAL	IFF 5114	TEJON	4 MK 62	12:28					TRE	05:36 -My.WALTER informa desde CRV que están regresando los CHARRUA y los ODIN. 06:00 -My.MEDINA informa que Radar MLV lo han parado para control después de un ataque nocturno de un HARRIER que hizo impacto a 150 mts. del equipo produciendo daños leves que se están controlando (Bocina traslado de ondas).

									La FAS ordena cancelar la misión de la Sec PITON. El CHARRUA 2 se volvió ya entrando sobre la Gran MLV por Met. y después de haber - perdido al guía. La Secc.PITON llegó al OM y lanzó las bombas que explotaron. No vieron AAe. ni misiles del enemigo. Encontraron mala Met. que no coincide con la información recibida antes del despegue (atravesaron CuPot con lluvia con granizo).
GAL IFF 4157 OF 1272	FLECHA	M III	16:19		160 MN 17:27	17:50 + 15'	17:52	GAL	DIVERSION- Regresan S/N

INFORME FINAL FAS. BAM GAL

OPERACIONES DEL DIA: 1° DE JUNIO

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF HUIJA IFF.3160/61/62	MK 62 3	0359	0510	HUIJA 2 05:10 190 MN HUIJA 3 05:48 163 MN HUIJA 1 05:49 164 MN	→ No Trasvasó el Tanque Ventral.	05:44 06:15 06:17	GAL GAL GAL	Regresó HUIJA 2 por Téc-Falla de Trasvase. HUIJA 1 Cap.GARCIA PUEBLA/NAV I/T SEGAT HUIJA 2 Cap.BERTOLDI/NAV I/T REYES HUIJA 3 My. CHEVALIER/NAV I/T LOZANO 1 y 3 Volaron sobre el OM.

INFORME FINAL FAS
BAM GAL

NOTA: Días 2 y 3 de Junio no operó B.A.M.GAL sobre el enemigo

OPERACIONES DEL DIA: 04-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
	OF 1275								
GAL	LINCE	3 MK-62	17:23	~~16:05~~	19:06 -175 MN	LINCE 1	19:45	GAL	LINCE 1 -Pil. Cap.NOGUEIRA-Nav.My.RODEIRO
	IFF 3110			18:30	LINCE 1 y 2 radial 078°	19:20 LINCE 2	19:49	GAL	" 2 -1/T. BAEZA - 1/T.CARDO
						Un GTR plantado 19:30 reencend.S/N	19:54	GAL	" 3 -1/T, SPROVIERO - 1/T.MORENO
Orden Fragmentaria N° 1276 GAL	PUMA	3 MK-62	17:26	~~16:07~~	19:06 -170 MN	Un GTR plantado.	19:43	GAL	PUMA 1 -Pil.Cap.FREIJO-Nav. 1/T. PAGANO
	IFF 3111			18:32	PUMA 1 y 2 radial 080°	19:30 reencendido S/N	19:43	GAL	" 2 - 1/T. HEREDIA- 1/T. GEREZ
									" 3 - F/S (cañería trasvase abollada)
					19:08.-183 MN				OF 1275 y OF 1276
					LINCE 3 radial 078°		19:54	GAL	Se canceló por orden de FAS en virtud que demoraron 10/15 minutos el DESP. por razones de visibilidad-Hora 16:21
									Posteriormente a las 16:50 Com. CORREA ordena cumplir dichas misiones pero con hora sobre OM 18:00 y 18:02.

19:10 Com.CORREA informa que Radar MLV comunicó que las bombas cayeron en el blanco. Los Pilotos pudieron ver la luz de las explosiones en las nubes.

SECRETO

INFORME FINAL FAS BAHIA GAL

OPERACIONES DEL DIA: 05-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM.	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1278 PATO IFF 3114	2 MK-62	04:54	06:02	05:34 - 182 MN	Ellas. PATO Y GAUCHO REGRESARON SIN LLEGAR AL OBJE-	06:10	GAL	PATO 1 -Cap.BERTOLDI- Nav.Cap. SANCHEZ PATO 2 -Ten. GONZALEZ- Nav.Cap.HERNANDEZ
GAL	OF 1279 GAUCHO IFF 3115	2 MK-62	04:54	06:00	05:34 - 182 MN	TIVO, POR PRESU MIBLE ATAQUE CON MISILES DESDE TIERRA.	06:23	GAL	GAUCHO 1-Cap.BREDESTON-Nav.Cap. SISCO " 2-1/T. MAUAD -Nav. 1/T ACOSTA (Arr. con un motor plantado y se sale de pista).
GAL	OF 1281 PUÑO IFF 3121	3 A-4B	14:50	15:15	15:36 Infor.x radio el PUÑO 3 16:05 - 177 MN———	16:38 FAS inf.que regresa ELLA.PUÑO S/N PUÑOS 1,2 y R	PUÑO 3 16:08 16:44 PUÑO 1 2 S/N R	GAL GAL " "	PUÑO 1 -1/T.BERRIER - Recon. ofensivo " 2 -Ten. GELARDI Bahía San Julián " 3 -1/T. BOLZAN (regresa) ARR S/N 16:08 " R -Ten. CERVERA
SJU	NENE OF 1283	M-V							NENE 1 -Recon.ofensivo " 2 Bahía 9 de julio " 3
GAL	OF 1282 CIELO IFF 3123	3 A-4B			CANCELADO				CIELO 1 -Cap. ZELAYA - En alerta a 5 mín a partir de las 15:00. " 2 - Ten. ARRARAZ " 3 - 1/T. SANCHEZ " R - Alf. DELLEPIANE-Hora límite para el Dep. sin REV. 15:40
GAL	OF 1284 NEGRO IFF 3124	3 A-4B			CANCELADO				NEGRO 1 -Cap. VARELA -En alerta a 5 mín " 2 -Alf. MORONI a partir de las " 3 -Ten. MAYOR 15:00. " R -Ten. ROCA Hora límite para el Dep. sin REV. 15:40
GRA	FIERRO	2 M-V	14:35				15:35	GRA	FIERRO 1 " 2 - S/N

DIA 6 DE JUNIO NO SE OPERO
SOBRE EL ENEMIGO
(Las ELLAS. efectuaron vuelos de Adiestramiento sobre el continente)

ENF. FINAL FAS BAM GAL

OPERACIONES DEL DIA: 07-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1282 TRUENO IFF 3130	4 A-4B	09:52	10:30 FL 300 BOH	(X)	10:15 Regresa Ella.TRUENO por orden de CFAS	10:58 10:59	GAL 1 y 2 GAL 3 y 4	Lanzamiento por instrucciones Radar MLV TRUENO 1 -Cap. VARELA " 2 -Ten. ROCA " 3 -Ten. MAYOR " 4 -Alf. MORONI - S/N " R -Alf. DELLEPIANE CANCELADA por orden de la FAS. Hora prevista de REV. 10:46
GAL	OF 1284 RAYO IFF 4100	3 M-III	10;08	10;30 Cobertura Ella. TRUENO		10:19 Regresa Ella RAYO por orden de CFAS	11:44	GAL	RAYO 1 - Cap. GONZALEZ " 2 - My. SANCHEZ CANCELADA por orden de la FAS.
GAL	FIERRO IFF 1515	1 KC	08:38	Pto. REV. 10:30		11:00 - 99 MN Regresa FIERRO	11:31	GAL	FIERRO orbitrará en la PSN: 52°00 S-66°00W 51°34'S-65°23W (Altern Cuando los TRUENO abandonen el blanco-FIERRO pondrá Rm=090 para ir al encuentro-Pil. Vcom. CANO Cp. Cap. RUBICK Nav. Vcom. SERVATICO
GAL	OF 1286 POTRO IFF 3100	3 A-4B	09:08	A O N	09:57 - 100 MN Regresa el POTRO 4 (Reserva)	11:40 + 30 10:53 a 170 MN Regresa Ella. POTRO con 3.	11:21 11:24 10:28	GAL 1 y 2 3 GAL 4	DON POTRO 1-1/T.BOLZAN " 2-Vcom.DUBOURG " 3-1/T.SANCHEZ " 4-Ten.ARRARAS (Reserva) No encontraron ningún Buque en la zona asignada. MET-CAVOK (sc nubes altas)
GAL	OF 1287 MATON IFF 4101	2 M-III							MATON 1 -Cap. ARNAU Cobertura " 2 - Cap. BALLESTEROS

SE OBSERVA QUE LA INFORMACION SUMINISTRADA A LA FAS SOBRE LA POSICION DEL ON NO FUE CORRECTA.

AVALA LO EXPRESADO EN LA OF 1286 PARA Ella. POTRO → (X)

10:05 -My. TORALES trasmite orden de la FAS cancelando misión de las Ellas TRUENO y RAYO por Fragata Misilíst ca en BRAZO FITZ ROY (muy próximo al OM terrestre asignado). No se p do cambiar el OM a AON por no llev bombas adecuadas para atacar la Fr gata.

NOVEDAD DE LA Ella.POTRO: el 1 y 3 impac contra pájaros - Novedad: subsanable.

INF. FINAL FAS
BAM GAL.

OPERACIONES DEL DIA: 8-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF N° 15 PARCA IFF 1160	KC C-130	08:19	REV 09:15			10:04	GAL	REV. PSN - 53°00 S- 64°40 W - FL 100 Pil.Vcom.CANO - Cp. Cap.RUBICK-Nav.Vcom. SERVATICO Comunicaciones Frec HF
GRA	TABANO	4 A-4Q		0'					TABANO 1 REV. 09:15 " 2 " 3 " 4
GAL	OF 1289 PARCA	KC 130	11:57		17:27 PARCA informa que regresa con pérdida de combustible, está a 70 MN.		17:56	GAL	PARCA se declara en EGA a las 17:45 a 10MN de GAL. Pil. Vcom. CANO Cp. Cap. RUBICK Nav. Vcom. SERVATICO } ARR S/N (fin de la EGA)
GAL	OF 1290 MASTIN IFF 3140	4 A-4B	12:21	13:50	INFORMARON 13:55 SOBRE EL BLANCO	15:30 + 30	15:17 15:53	GAL	MASTIN 1 - 1/T. FILLIPINI (regresa x Téc. Presión de aceite). " 2 - Ten. GALVEZ " 4 - Alf. GOMEZ ARR. 15:18 S/N " 3 -Ten. ANTIERO (Regresa x Téc).
GAL	DOGO IFF 3141	4 A-4B	12:28	13:50		15:30	14:07 15:25 S/N		DOGO 1 -Cap. CARBALLO (regresa x Téc) " 2 -Alf. CARMONA " 3 -1/T. CACHON " 4 -Ten RINKE

SJU	CARTA IFF 3144	3 M-V	13:26			14:30	14:30 14:34		CARTA 1 -Cap. MAFEIS DIVERSION " 2 -Ten.AGUIRRE " 3 -1/T. MUSO
SJU	SOBRE IFF 3145	3 M-V	13:24			14:30	14:39		SOBRE 1 -Vcom. VILLAR DIVERSION " 2 -Ten. VALENTE " 3 -1/T. CALLEJOS NOTA: Cap.DEMIERRE completa
GAL (MAZO 1 y 3 demorado)	OF 1296 MAZO 3146	3 A-4B	15:23	16:50	REV. Previsto a las 15:45. 16:11 se vuelve MAZO 2 por Téc.		16:33		MAZO 1 -1/T. BOLZAN REV.15:45 FL 100 - (DESAPARECIDO) " 2 -Alf. DELLEPIANE-Se vuelve por Téc. ARR. 16:33 " 3 -Ten. ARRARAS (tiró sobre el blanco (EYECTADO-lo vió el 1/T SANCHEZ)
Al aterrizar el 1/T. SANCHEZ informa que ninguno de los Avs. demorados REGRESARAN.	OF 1297 MARTILLO 3147	3 A-4B	15:17	16:50	15:27 Regresa MARTILLO 1 por Téc.—— 17:30 Regresa MARTILLO 3 ————		16:30 17:41		MARTILLO 1 -1/T.BERRIER (se vuelve por Téc ARR. 16:30) " 2 -Alf.VAZQUEZ (DERRIBADO) " 3 -1/T. SANCHEZ (ARR S/N)
GAL	OF 1300 FLECHA IFF 4130	2 M-III	16:02	16:50	17:17 160 MN FL. 210 Vp. 360		17:39 FLECHA 1 y 2 S/N	GAL	FLECHA 1 -Cap. ARNAU - INTERCEPCION de PAC -FL 300 " 2 -My. LUNA
GAL	OF 1301 LANZA IFF 4131	2 M-III	16:04	16:55	17:17 160 MN FL. 270 Vp. 360 Nts.		17:37 LANZA 1 y 2 S/N	GAL	LANZA 1 - Cap. GONZALEZ INTERCEPCION de PAC - FL 300 " 2 - Cap. BALLESTEROS

EN LA FECHA SE REALIZARON LAS SIGUIENTES MISIONES:

BAM GAL: 1ra. MISION - 2 Ellas. de 4 Avs. A-4B c/una. (de los 8 aviones: 3 aviones regresan x Téc.
5 aviones atacan el OM)

2da. MISION - 2 Ellas. de 3 Avs. A-4C c/una. (de los 6 aviones: 2 aviones regresan x Téc.
4 aviones llegan al OM: 2 son derribados (1 eyectado, 1 destruído instantáneamente)
1 se dá por desaparecido
1 llega y ataca el blanco

4ta. MISION - 1 Secc. de M-III de 2 aviones
5ta. MISION - 1 Secc. de M-III de 2 aviones
ambas regresan S/N

BAM GRA: 1ra. MISION - 2 Ellas. de 3 aviones M-V c/una. (los 6 aviones llegan al OM, pero 1 avión no puede lanzar sus bombas.
los 5 aviones atacantes filmaron la destrucción del blanco. FRAG. PLYMOUTH)

BAM SJU: 1ra. MISION - 1 Ella. de A-4C de 4 aviones (Los 4 aviones llegan al OM y los 4 atacan impactando en el blanco)

TOTAL 7 MISIONES: 28 salidas: 23 aviones llegan al OM
18 aviones logran atacar al blanco
2 aviones son derribados (1 solo piloto es visto eyectarse)
1 avión desaparecido

BAJAS BRITANICAS: 1 Fragata Tipo LEANDER.....HUNDIDO por M-V
1 Buque mediano de desembarco con serias averías (por A-4B) SIR GALAHAD
1 Buque mediano de desembarco con serias averías (por A-4B) SIR TRISTAN

ADEMAS: Operando desde la BAM MDP. Avs. MK-62 y un C-130 transformado atacan a 450 MN al ESTE de MDP. un petrolero grande de 300 mts. de eslora con rumbo a MLV. Fué averiado grave y puso rumbo al continente.
Fué identificado luego como el buque tanque Hércules de Bandera Norteamericana que navegaba rumbo a MLV. con bandera Liberiana.
Posteriormente por orden Superior se le permitió poner rumbo a Brasil cuando navegaba averiado proa a Puerto Belgrano.

INF. FINAL FAS - BAMGAL

SECRETO

OPERACIONES DEL DIA: 9-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM.	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1302 PITON IFF 3150	3 A-4B	13:58	AON	16:30/ contacto de Radio 3 PITONES.	16:00 + 30'	16:50	SJU	PITON 1 -1/T BERRIER " 2 -Alf. DELLEPIANE " 3 -Ten. GELARDI RECUPERAN EN SJU. Eyectaron tanques. No encontraron nada.
GAL	CIERTO 2 IFF 1500	KG	13:15			Hora de REV. 14:30	17:33	GAL	Vcom. NOE My. BRIEND Cap. BILMEZI
GAL	CIERTO 1 IFF	KC	13:21			Hora de REV. 14:30	18:03	CRV	Vcom, PESANA 1/T. VACCARO May. GOMEZ
SJU	OF 1303 COBRA IFF 3151	4 A-4C	14:02		16:28/ contacto Radial 2 COBRA	16:00 + 30'	17:00	SJU SJU	COBRA 1 - Cap. ALMOÑO " 2 - Alf. MARTINEZ " 3 - 1/T. CONSTANTINO " 4 - Alf. ISAAC Regresaron desde el punto de REV (1 x Téc).a SJU

OPERACIONES DEL DIA: 10-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1305 ZEUS IFF 4100	2 MK-62		01:30	C A N C E L A D A				BTR. Establecimiento FITZ ROY - Bombardeo a orden del Radar MLV. CANCELADA
GAL	CONDOR 4100	2 M-III	13:39	14:10	14:55 -171 MN	15:40	15:18	GAL	INTERCEPCION POR POSIBLE ATAQUE VULCAN SOBRE LA ISLA. CONDOR 1: Cap. ARNAU - ARR. S/N " 2: Cap. GONZALEZ "
GAL	DAGA 4101	2 M-III	13:57	14:25	15:05 -180 MN	16:00	15:37	GAL	DAGA 1 : My. SANCHEZ - ARR. S/N " 2 : Cap. BALLESTEROS " . Como resultado de la misión se efectuó e lace con RDR MLV. sin contacto con el EN apreciándose 2 PAC en el aire, de los cu les había indicios de que un avión HARRI fué derribado por un misíl del ENO.
									NOTA: Los múltiples problemas que ha pre sentado el sistema de armas MK-62 ha obligado a cancelar varias misi nes y otras veces a demorarlas, co así también abortar otras en vuelo
					NO SE OPERO DESDE BAM GAL EL 11 DE JUNIO (No se recibió ninguna O.Frag. de la FAS)				

INFORME FINAL FAS ANEXO O
BAM GAL

OPERACIONES DEL DIA: 12-JUNIO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1310 TAURO IFF 3160	2 MK-62	00:20	01:30	01:25 - 175 MN	03:00 + 10	01:56 01:59	GAL GAL	TAURO 1: Cap.PASTRAN -Nav.Cap.CASADO TAURO 2: My. VIVAS -Nav.Ten. ROCCO Regresan sin haber llegado al OM- Falla eyec. tanques
GAL	OF 1311 ACUARIO IFF 3161	2 MK-62	00:22	01:32	01:50 - 180 MN ACUARIO 2 Regresando desde el OM	03:02 + 10	02:20	GAL	ACUARIO 1: Cap.FREIJO-Nav.1/T.DUBROCA (X) ACUARIO 2: Cap.BREDESTON-Nav.Ten. MONDINO Atacó el OM a las 01:32 (X): 10 MN afuera después del Desp. regresó a TRE como ODIN por Inst. de navegación F/S.
GAL	OF 1312 OMBU 1511 1512	2 KC-130	12:41						Vcom. PESANA 1/T. VACCARO May. GOMEZ Vcom. NOE My. BRIEND Cap. BILMEZI
GAL	OF 1315 ROMA IFF 3162	3 MK-62	19:01 19:01	20:00	19:56 - 180 MN ROMA 1 y 2 Regresaron desde el Sur del Estrecho	21:30 + 10	20:26 20:28	GAL GAL	ROMA 1 -Pil. 1/T. RIVOLIER-Nav.1/T.ANNINO ROMA 2 -Pil. 1/T.HEREDIA -Nav.1/T.JEREZ ROMA 3 -Pil. Nav. F/S

				S. CARLOS al observar al frente fuego de misiles.				→ Problema intercom.
SJU	~~ALFA~~ PARIS DI	4 A-4B	1402				1655	ALFA 1 - Se quedó x falla antes del desp " 2 - Abortó desp. y enganchó barrera " 3 — impidiendo el despegue de ALFA " 4 — 3 y 4.
GRA	COLA	2 A-4Q					GRA	COLA 1 No llegaron al blanco - vieron " 2 algo próximo y se volvieron. FAS solicitó informe de Aerona del motivo.
GAL	OF 1316 BERLIN IFF 3163	3 MK-62	23:02 24:00			01:29 00:23	GRA GAL	BERLIN 1 -Pil Cap.MARTINEZ-Nav.1/T.PAGAN B 1 " 2 -Pil.Cap.GARCIA PUEBLA-Nav.1/T. SEGAT-B ~~" 3 -Pil.~~ AVION F/S - B-1 BERLIN 1 regresa falla bomba combustible generador de Taquímetro. BERLIN 2-Informó haber efectuado lanzamiento en el lugar previsto (OM). En la ENTRADA pasó entre 2 buqu y fué seguido por PAC a la SALI No desprendió tanques por temor asimetría.

INF. FINAL FAS BAHIA BLANCA

EJERCITO

OPERACIONES DEL DIA: 13-JUNIO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	PIEDRA 1 y 2 IFF 1540	2 KC-130		09:45		PIEDRA 1 PIEDRA 2	14:23 14:19	GAL GAL	PIEDRA 1: Vcom.LITRENTA Cap.DESTEFANI My. MENSI PIEDRA 2: Vcom. PESANA 1/T. VACCARO My. GOMEZ
GAL	COBRE	C 130 H	03:30				09:00		My. BOLSI - Trasladó 47 heridos de MLV.
GAL	OF 1317 INDIO IFF 3164	3 M-V	11:11		11:31 - 86 MN Se vuelve el INDIO 3		12:46 12:13 12:46	GAL → → →	INDIO 1-Cap. MAFFEIS INDIO 3-1/T. CALLEJOS INDIO 2-Ten. VALENTE } AOT-Sobre concentración de Tropas. Regresaron los 4 M-V sin atacar porque salieron 1 SEA LYNX y 1 SEA KING a interceptarlos.
	OF 1318 GAUCHO IFF 3163	3 M-V	11:13				12:43 12:43	→ →	GAUCHO 1-Cap. DIMEGLIO GAUCHO 3-1/T. ROMAN } Atacó a 1 SEA LYNX (x) GAUCHO 2-Ten.AGUIRRE -Se quedó x fallas en cabecera.
GAL	TRITON OF 1325 IFF 3174	2 M-III	15:18		16:22 - 170 MN se dirigen a GRA por combustible		TRITON 1 17:04	GAL S/N	TRITON 1: Cap. ARNAU " 2: Cap. BALLESTEROS
									Los INDIOS y GAUCHO en rasante no veían nada por la MET. desfavorable-cortina de agua Ella.TRITON 16:35 puso proa a GRA. TRITON 2-ARR en GRA a las 16:48 TRITON 1- Desde VERTICAL GRA puso proa a GAL.

GAL	YOCKER IFF 3175	1 M-V	(ETO) 17:30 17:45				17:58	GAL S/N	Cap. DIMEGLIO - Bir. en la ría con apoyo del BELL 212.
GAL	OF 1326 BACO IFF 3175	2 MK-62	21:35	SE DESCONOCE SI HUBO EYECCION			00:04		Cap. PASTRAN-Cap. CASADO- 23:20 se informa desde MLV que se ha perdido el eco de BACO 1 -No se contacta ni con VHF, ni con HF. 1/T. RIVOLLIER-1/T.ANINO
GAL	OF 1327 PLUTON IFF 4156	2 M-III	21:55				23:45	GAL S/N	My. SANCHEZ Cap. GONZALEZ
GAL	OF 1328 TERO IFF 3176	MK-62		CANCELADA POR ORDEN DE LA FAS (Trasmitió Sr.Com. TOMAS RODRIGUEZ)					PREVISTAS PARA EL DIA 14 DE JUNIO
GAL	OF 1329 MARTE IFF 4157	2 M-III							Cap. ARNAU Cap. BALLESTEROS

(x): GAUCHO 1 y 3 efectuaron 2 pasajes tirando con cañones contra un helicóptero SEA LINK agotando la munición, luego pusieron proa a GAL. Estiman que no lograron derribar al Helicóptero.

BAJAS PROPIAS

1 MK-62 - BACO 1: Pil. Cap. PASTRAN (Eyectado -fué recuperado por los Británicos en el mar - Informe 07:45/15-JUNIO.
Nav. Cap. CASADO

SECRETO

INF FINAL FAS — BAM GAL

OPERACIONES DEL DIA: 14-JUNIO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1328 TERO IFF 3176	3 MK-62	CANCELADO POR ORDEN DE LA FAS (Trasmitió Com.TOMAS RODRIGUEZ)						TERO 1 - Pil. Nav. " 2 - Pil. Nav. " 3 - Pil. Nav.
GAL	OF 1329 MARTE IFF 4157	2 M-III							MARTE 1: Cap. ARNAU " 2: Cap. BALLESTEROS

C1/11 G

INFORME FINAL

FAS

B.A.M SJU

S J U

C1-116

AREA OPERACIONES

Ordenes Fragmentarias

20. Las OF fueron recibidas por teléfono P a P sin codificador durante la primera parte de las operaciones y luego se colocó, ganando seguridad. Se considera más eficiente el sistema de TTY, contando con operadores entrenados en la transmisión del formulario.

21. El procedimiento aplicado no presenta dificultades en general, pero es conveniente considerar que la misma debe ser adelantada, confirmada y aclarada (cuando sea necesario) por la misma persona.

22. A pesar de los operativos realizados en épocas de paz se presentaron dudas sobre las configuraciones y perfiles de NAV de los diferentes Sistemas de Armas, es imprescindible que el Departamento Operaciones disponga de estos datos perfectamente detallados y pulidos, para evitar o disminuir los ajustes posteriores a la recepción de las OOFF.

23. Con respecto al punto anterior sería conveniente la permanente actualización de los perfiles, configuraciones y versiones por parte de los Jefes de Escuadrones en el Departamento Operaciones de su respectivo EM. Estando estos adecuados a los diferentes TTOO, contemplando diferentes situaciones meteorologícas, tipos de operación a realizar y los OOMM a ser destruidos. Toda la información convenientemente estandarizada y graficada debe estar a la vista en los PC del Comando, las BBAAMM y en los Escuadrones Aéreos ya desde la paz.

24. Asimismo deben tenerse muy presentes los tiempos que insumen los cambios de configuración, en algunas oportunidades debieron efectuarse varios cambios que dieron como resultado que las misiones previstas no pudieran salir o salieran muy retrasadas. Con respecto a las comunicaciones se entrará en más detalles posteriormente, pero no puede dejarse de mencionar que las mismas no fueron afectadas por ataques del ENO. De tener este otro factor operando, soy de opinión que los medios utilizados no serían totalmente aptos para la transmisión de los O/F.

25. El mecanismo para la recepción y transmisión de la O/F fue el siguiente:

1º) Un Oficial recibía y llenaba el formulario de la O/F.

2º) Otro Oficial marcaba los OOMM y tomaba distancias y ubicación del REV.

3º) Entre ambos determinaban la posibilidad de llegar al OM en tiempo, sugiriendo las modificaciones y requiriendo los datos que hicieron falta, en particular la actualización del OBA del ENO.

4º) Se aplicaba una LCP que figura en Anexos 1 pág 64

Planificación de las Misiones

26. Una vez recibidos los OF los Escuadrones Aéreos con las Ellas de alerta, planificaban las misiones. El tiempo empleado hasta el despegue osciló entre 0130 y 0215 según el sistema de armas y los OOMM.

27. Es necesario considerar que obtener los datos para ser introducidos en el OMEGA (A 4B/C) lleva un tiempo considerable, aún siendo utilizado un equipo de pilotos que colaboraba en la tarea. Para los mismos sistemas debía considerarse el procedimiento de REV y las coordinaciones derivadas de él también insumen tiempos, que deben tenerse presentes. Hay exceso de tiempo que debe atribuirse a:

1º) Falta de adiestramiento.

2º) Errores de conducción.

3º) Aprensión natural y lógica.

28. Para la planificación de las misiones se utilizó como auxilio cartográfico la mesa de arena mencionada en el área Inteligencia, interesante medio que permitía visualizar las elevaciones capaces de proteger las vías de aproximación de la detección radar del ENO.

29. Es imprescindible disponer de la cartografía 1/2.5 m, 1/1 m, 1/0.5 m de todos los TTOO desde el momento que el piloto es destinado a su primera unidad, de lo contrario no hay familiarización con la misma. En los escuadrones Aéreos y en los PC se debe disponer de cartografía 1/50.000 convenientemente dispuesta para la planificación de misiones de Apoyo Aéreo Directo.

30. Si los pilotos no tienen la práctica sobre la carta 1/50.000 difícilmente ubiquen los blancos a batir según los requerimientos de las fuerzas de superficie. En las misiones de este tipo llevadas a cabo desde la BAM SJU, se iba a la zona a "Buscar" un OM rentable teniendo como resultado sorprenderse con los blancos, cosa que afecta la eficiencia del tiro; en otros casos no encontraron blancos rentables, lanzando el armamento al mar.

Estado de Disponibilidad

31. Teniendo en cuanta las características tan particulares del TO y los tiempos empleados realmente, los que fueron claramente informados al Comando, no se justificaba poner a los Esc Aé en un "Estado de disponibilidad" de 30'. Si la preocupación era tener las tripulaciones en condiciones de operar a partir de una hora determinada, es preferible, aclarar el punto especificando "a partir de tal hora, tantos Ellas alistadas para recibir las O/F". Los estados de disponibilidad reducidos no aplicables a las ops crean malestar en las tripulaciones y producen agotamientos innecesarios.

Procedimientos de ataque efectuados

32. Si bien se realizaron sólo los procedimientos posibles por las capacidades del ENO, cuando se intentaron otros métodos no se explotó la sorpresa táctica (bombardeos guiados por radar en condiciones meteorológicas adversas, con aviones M-V) con la participación de otro sistema de armas capacitado para BOH sobre blancos zonas (CNBR) a fin de acertar un sólo golpe pero contundente.

33. Las operaciones de diversión deberían efectuarse antes, durante y después de cada ataque en secuencia arbitraria. De lo contrario la repartición rutinaria puede permitirle al ENO determinar cual es una Ella que va al OM y cual está haciendo diversión.

34. Todas las operaciones, donde se logró la sorpresa, en particular los primeros ataques a SAN CARLOS y Bahía AGRADABLE, fueron muy costosas al enemigo. De la misma manera que en otras oportunidades se ordenaron misiones de ROF, o sea sin tener ubicación precisa de un OM, podrían haberse ordenado misiones en las horas que no eramos esperados.

35. Con este procedimiento se podría haber logrado:

1º) Alterar las horas de llegada al OM, que se volvieron rutinarias, logrando sorpresas.

2º) Obligar al enemigo a extender sus tiempos de alerta.

3º) Lograr dos empleos por día, uno a primera hora y el otro según la situación táctica.

4º) Lograr mayor persistencia sobre los OOMM donde se sabía que el enemigo se estaba fortaleciendo.

36. Se demostró que la cantidad ideal de aviones para llegar sobre blancos navales fue de tres aviones. Esto nos permite deducir que a un sistema de defensa AAa naval, del tipo enfrentado, sin una alerta temprana dispone de un tiempo de 15" a 30" para que sus armas esten en condiciones de ser efectivas. Esto merece un estudio más profundo y reiteradas prácticas, para establecer un procedimiento operativo eficaz.

37. Considero que en un TO de estas características, un medio aéreo que podría haber operado con cierta rentabilidad, hubieran sido los helicópteros artillados. La carencia de este material puso al descubierto un gran lapso en las operaciones. Se hicieron algunos estudios e intentos que no llegaron a concretarse, de ser así estas operaciones podrían haber infligido grandes daños al ENO.

Práctica de Lanzamiento de Chaff

38. En los lanzamientos experimentados desde un Bell 212 se obtuvieron los siguientes datos:

1º) En una primera práctica se utilizó Chaff de 3,5 cm a 12 Km de distancia, con una velocidad de 90 kts y con una altura de 1500 ft. En el radar de la AAa de 35 mm (SKY-GUARD) se produjo un eco del mismo tamaño que el HH quedando enganchado en la "nube" producida. El tiempo de reacción del operador para aplicar la c/contramedida fue de 1', durante el cual no tuvo controlado al HH. La "nube" duró casi 4'. El equipo que dispone también de un sistema de televisión para efectuar el tiro, tampoco pudo captarlo.

2º) En una segunda oportunidad, se utilizó chaff de 4 cm, y se lo realizó a una distancia de 4 km. Produjo un eco mucho más débil y el conocimiento adquirido por el operador de ejército, facilitó la aplicación de la contra-contramedida.

3º) Se puede extraer de esta experiencia un procedimiento de ataque helitransportado a un OM que consistiría en lo siguiente:

a) En condiciones nocturnas y con un viento del orden de los 30 Kts, aproximación de una fuerza de ataque en el Rº del viento y con su misma velocidad.

b) Operación de diversión con otros HH a 30 Kts en un Rº convergente hacia el OM respecto de la primera, que más tarde se transformaría en el grupo de aniquilamiento si fuera necesario.

c) Lanzamiento de chaff por parte de ambos equipos. Primero la escuadrilla de diversión en una longitud de onda, y manteniendo el rumbo de aproximación. En segundo término la Ella que efectuará el primer ataque, en otra longitud de onda y cambiando su Rº de aproximación.

d) Esto debe contemplar el tiempo que le puede llevar al radar de tiro aplicar la contramedida y descubrir que la 1ra Ella, continúa en el mismo Rº.

e) La "nube" de la primera simulará un cambio de rumbo, la de la segunda Ella confirmaría una aproximación directa ya descubierta la maniobra de diversión anterior.

f) Con una Def AAa bien entrenada, por lo menos causaría confusión. Empezando el procedimiento dentro de los 12 Km (RA del radar de tiro) se estaría a 5' del OM y el tiempo de reacción de las baterías pondría en una situación favorable a la fuerza atacante.

g) El desplazamiento de los HH y de las nubes de chaff a igual velocidad puede inducir al ENO a considerar la posibilidad de que está siendo sometido a procedimientos de GE. Esto contribuye a disminuir su tiempo de reacción.

h) Sólo a través de la práctica puede evaluarse el método propuesto y a su vez capacitar a la AAa propia para reaccionar entre ataques de estas características.

i) Si bien no es probable en el lapso inmediato una operación de este tipo contra o por parte de las fuerzas B si lo es con respecto a las fuerzas CH.

j) El TOS es apto por sus condiciones Met para la operación. Una sorpresa táctica puede significar, en una distribución del poder combativo en las BAM como la que se adopta en el TOS, el 25% de la aviación de combate destruida.

k) Se considera que, en el orden de los 2', serán detectados por el ruido, la puntería por TV en condiciones nocturnas es mala (igual que una puntería visual).

39. En los aviones A4C se experimentó un lanzador adaptado sobre la puerta trasera del compartimiento del motor. Este equipo produjo vibraciones en la estructura por encima de los 300 Kts.

40. En los M-V se practicó el lanzamiento desde altitudes superiores a los 5.000', con el chaff almacenado en el compartimiento de los F/A. La perturbación fue mínima en el SKY-GUARD debido a la poca cantidad de material posible de ser lanzada y se estima que la velocidad superior a los 300 kts no permitió que se formara la "nube de Chaff".

41. En ningún caso el radar de vigilancia "CARDION" fue afectado significativamente y mantuvo al eco de la aeronave constantemente identificado.

42. Se sugiere que el lanzamiento se realice con el sistema de cohetes y siendo la cohetera desechable.

43. El suscripto observó personalmente los prácticos desde el director de tiro del SKY-GUARD y es factible asegurar que si dentro del minuto el eco no está enganchado en el sistema automático se obliga a las baterias a efectuar tiro óptico. En condiciones nocturnas su eficacia sería muy pobre.

Procedimiento de REV

44. Estos procedimientos arrojaron como principal inconveniente la saturación de la frecuencia. De ella podemos extraer los siguientes aspectos a considerar:

1º) Las tripulaciones que van o vuelven del OM presentan en general una tensión nerviosa inusual que naturalmente los impulsa a realizar gran número de comunicaciones. Esto se elimina con un profundo adiestramiento.

2º) De las comunicaciones previas al punto de control de reunión aérea (PCRA) deben ser practicamente eliminadas las referentes a MET, cubriéndose dicha necesidad por medio de la información en la RPV. El resto debe codificarse con Bisílabos.

3º) Los aviones receptores podrían eliminar aún más las comunicaciones disponiendo de radar y equipo de NAV tipo OMEGA. Con ello se logra además minimizar el HOMMING en VHF y HF, que puede realizar el ENO.

4º) Las comunicaciones con el CRA (Controlador de Reunión Aérea) deben limitarse a aquellas situaciones anormales o de EGA.

5º) Disponiendo del sistema de comunicaciones directo entre el avión madre y el receptor, mediante contactos en las probes de REV y en la canasta, se eliminan las comunicaciones en esta fase de la operación.

45. El REV posibilitó navegaciones de aproximación a los OOMM por fuera de las vías de aproximación más probables, las cuales estaban bien detectadas por el ENO. Esto garantizó la sorpresa, la cual una vez lograda produjo ataques contundentes sin bajas en los propios medios.

46. Dado que las Ops de REV se realizaron entre las 150/200 NM del continente podrían haberse utilizado siempre, y no sólo ocasionalmente, aviones M-III para dar cobertura. Ya mediada la batalla el ENO hubiera estado en capacidad de interceptar una operación de REV sin mayores problemas, sobre todo cuando comenzó a operar desde SAN CARLOS.

47. La relativa facilidad con que se operó en este TO y en esta oportunidad puede que no se repita en una próxima situación. El KC-130 con su poca maniobrabilidad y velocidad y los receptores con todo su armamento abajo son un blanco muy vulnerable para una acción de interceptadores.

48. El sistema de REV aumentó considerablemente las supervivencia de aviones que regresaban a sus bases con numerosos impactos y grandes pérdidas de combustible. A pesar de que en los casos más graves los aviones averiados llegaban al KC envueltos en una nube de JP1, no se produjeron incendios, ni sobretemperaturas de motor. Esto es un aspecto más que le da confiabilidad al sistema.

49. Sería conveniente la presencia de un OCAAT en el avión de REV.

I N D I C E

Pag

AREA INTELIGENCIA 1

AREA OPERACIONES

- Ordenes Fragmentarias 6
- Planificación de las Misiones 7
- Estado de disponibilidad 8
- Procedimientos de ataque efectuados..... 8
- Práctica de lanzamiento de Chaff 10
- Procedimiento de REV 12
- Armamento Aéreo..... 14
- Meteorología 16
- Fotografía 16
- Informe preliminar en vuelo..... 17
- Porcentajes de derribos - Sus causas 18
- Búsqueda y Salvamento 22
- Operaciones de Defensa Aérea desde MLV 25
- Enmascaramiento y Dispersión 26
- Seguridad y Defensa..... 28
- Artillería Antiaérea 30
- Comunicaciones..... 34
- Puesto de Comando 35
- Terminal de Carga 36
- Adiestramiento futuro para los pilotos de combate 36

AREA MATERIAL

- Pistas y Plataformas 39
- Refugios 40
- Depósitos y Cobertizos 42
- Instalaciones de los AADD 43
- Alojamientos 44
- Servicio de Transporte 45
- Equipos de apoyo 46
- Escuadrón Técnico y Apoyo Logístico 46

Pag

- Talleres móviles 47
- Equipos personales 48
- Combustible de uso Aeronáutico - Abastecedoras y planta, tanques PILOW 48

AREA PERSONAL

- Consideraciones Preliminares 51
- Formación Técnica y Adiestramiento 51
- Formación Etico-Militar 53
- Moral del Personal 53
- Organización de los Escuadrones Aéreos 54
- La reserva-Importancia de una organización estable.. 54

AREA DOCTRINA

- Organización de la Fuerza Aérea 56
- Organización de las BBAAMM..... 56
- Principio de Unidad de Mando. Su vulneración..... 57

AREA JURIDICA 58

AREA INTERESES AERONAUTICOS 59

AREA DE OTRAS FUERZAS

- Fuerza Ejército 60
- Unidad de AAa 60
- Compañía de ingenieros 61
- Regimiento 61
- Unidad de Radar de Vigilancia 62
- Fuerza naval..... 63
- Conclusión de los aspectos referidos a FE y FN 64

Corresponde: INFORME FINAL FAS + ANEXO FOXTROT
BAM SJU

RESUMEN DE MISIONES

FECHA	Nº DE MISION	CANTIDAD DE AVIONES	INDICATIVO	OBSERVACIONES
03may82	1530	LEAR JET VR -17	GANSO	DIVERSION ~~EXPLORACION~~
	1152	4 A-4C	OSO	AON-ANULADA VUELO
	1153	3 A-4C	DOGO	AON-ANULADA VUELO
04may82	1126	LEAR JET (LR-35)	CARDO	EXPLORACION
	2000	LEAR JET (LR-35)	LILA	T/ PERSONAL

Corresponde: INFORME FINAL FAS

ANEXO FOXTROT
BAM SJU

RESUMEN DE MISIONES

FECHA	Nº DE MISION	CANTIDAD DE AVIONES	INDICATIVO	OBSERVACIONES
08 may82	2035	LEAR JET (LR-35)	TORO	DIVERSION

en carpeta aire
1/2 MAY

Corresponde: INFORME FINAL FAS

ANEXO FOXTROT
BAM SJU

RESUMEN DE MISIONES

FECHA	Nº DE MISION	CANTIDAD DE AVIONES	INDICATIVO	OBSERVACIONES
09 may82	1174	4 A-4C	TRUENO	AON
	1177	3 A-4C	CONDOR	AON
	1178	3 A-4C	FORTIN	AON
	2049	LEAR JET VR 17/LVALF	PEPE	DIVERSION
	2049bis	LEAR JET VR 17/LVALF	PEPE	DIVERSION
	1175	4 M-V	PUMA	AON
	1177	4 M-V	JAGUAR	AON

Corresponde: INFORME FINAL FAS

ANEXO FOXTROT
BAM SJU

RESUMEN DE MISIONES

FECHA	Nº DE MISION	CANTIDAD DE AVIONES	INDICATIVO	OBSERVACIONES
12 may82	2065	2 LEAR JET (LR-35)	CONDE	DIVERSION

Corresponde: INFORME FINAL FAS

ANEXO FOXTROT
BAM SJU

RESUMEN DE MISIONES

FECHA	Nº DE MISION	CANTIDAD DE AVIONES	INDICATIVO	OBSERVACIONES
13 may82	2079	2 LEAR JET (LR-35)	CONDE	DIVERSION
	2093	2 LEAR JET (LR-35)	FUEGO	DIVERSION
14 may82	2095	2 LEAR JET (DR-35)	FUEGO	DIVERSION

INF FINAL FAS
BAH SJU
ANEXO FOXTROT
Resumen de Misiones

22

F E C H A	N° DE MISION	CANTIDAD DE AVIONES	INDICATIVO	OBSERVACIONES
14 May 82	2095	2 LEAR JET (LR-35)	FUEGO	DIVERSION
21 May 82	1183	3 M-V	LEON	AON
	1184	3 M-V	ZORRO	AON
	1187	3 A-4C	TERO	AON
	1188	3 A-4C	PATO	AON
	1191	2 A-4C	RONDO	AON
	1198	3 M-V	RATON	AON
	1199	3 M-V	LAUCHA	AON
	2141	2 LEAR JET (LR-35)	PUA	DIVERSION
	1201	3 A-4C	RASPON	AON
	1202	3 A-4C	CHOCLO	AON
22 May 82	2154	1 LEAR JET (LR-35)	FENIX	DIVERSION
	2155	1 LEAR JET (LR-35)	FENIX	DIVERSION
	1204	6 A-4C	LEON	AON
	2164	1 LEAR JET (LR-35)	SOL	DIVERSION
23 May 82	2166	1 LEAR JET (LR-35)	LUNA	DIVERSION
	1212	3 A-4C	PLATA	AON
	1213	3 A-4C	ORO	AON
	1216	3 M-V	CORAL	AON
	2134	1 LEAR JET (LR-35)	ÑANDU	DIVERSION
	2135	1 LEAR JET (LR-35)	CONDE	DIVERSION
	2134 (BIS)	1 LEAR JET (LR-35)	ÑANDU	DIVERSION
	2135 (BIS)	1 LEAR JET (LR-35)	CONDE	DIVERSION
24 May 82	1229	4 A-4C	HALCON	AON
	1230	4 A-4C	JAGUAR	AON
	1227	3 M-V	PLATA	AON
	1228	3 M-V	ORO	AON
	2201	2 LEAR JET (LR-35)	BARBA	DIVERSION
25 May 82	1235	5 A-4C	TORO	AON
26 May 82	1241	2 M-V	POCKER	AON
27 May 82	1246	4 A-4C	TIGRE	AON
	1249	5 A-4C	TANQUE	AON
28 May 82	2228	1 LEAR JET (LR-35)	TATA	Rec. Meteorológico
	1253	3 A-4C	CHISPA	AON
29 May 82	1264	3 M-V	PATRIA	AON
	1269	3 M-V	PUMA	AON
	1270	2 M-V	LEON	AON

23

F E C H A	N° DE MISION	CANTIDAD DE AVIONES	INDICATIVO	OBSERVACIONES
30 May 82		4 A4-C	ZONDA	AON INVENCIBLE
04 Jun 82	1277	4 M-V	PIÑA	AOT
05 Jun 82	1283	3 M-V	NENE	ROF
08 Jun 82	1293	3 M-V	CARTA	DIVERSION
	1294	3 M-V	SOBRE	DIVERSION
	1298	4 A4-C	YUNQUE	AOT
09 Jun 82	1303	4 A4-C	COBRA	AON
12 Jun 82	1312	4 A4-B	ALFA	AOT
	1314	4 A4-B	PARIS	AOT
13 Jun 82	1319	4 A4-B	NENE	AOT
	1320	4 A4-B	CHISPA	AOT

Vicecomodoro RAUL QUIROGA
Jefe Operaciones BAM SJU

AERODROMO SAN JULIAN (Escuadrón II Aeromóvil)

FECHA	AVIONES	OF Nº	MISION	OBSERVACIONES
1-5	2	1101	Cobertura	Cumplida con 1 avión (Falló Numeral en la puesta en marcha)
1-5	3	1105	AON	Cumplida
1-5	2	1107	Cobertura	Cumplida
2-5	3	1129	Apoyo de fuego	Anulada
2-5	2	1130	Apoyo de fuego	Anulada
6-5	4	1166	Apoyo de fuego	Anulada
6-5	4	1167	Apoyo de fuego	Anulada
9-5	4	1175	AON	Regresaron por meteorología
9-5	4	1176	AON	Regresaron por meteorología
21-5	3	1198	AON	Derribados sobre MLV (My. PIUMA - Cap. DONADILLE - 1er. Ten. SENN)
21-5	3	1183	AON	Cumplida (Falló 1 avión en la puesta en marcha)
21-5	3	1184	AON	Cumplida
21-5	3	1199	AON	Cumplida
23-5	3	1216	AON	Fallan 2 aviones - No despegaron
23-5	3	1217	AON	Cumplida
24-5	3	1227	AON	Cumplida
24-5	3	1228	AON	Derribados sobre MLV (My. PUGA- Cap. DIAZ Ten. CASTILLO)
26-5	2	1241	AOT	Cumplida
29-5	4	1255	AON	Anulada

FECHA	AVIONES	OF Nº	MISION	OBSERVACIONES
29-5	3	1264	ACT	Se le ordenó regresar por orden superior.
29-5	3	1269	ACT	No llegó al blanco por intercepción de aviones enemigos
29-5	2	1270	ACT	No llegó al blanco por intercepción de aviones enemigos.
4-6	4	1277	ACT	Cumplida
5-6	3	1283	ROF	Cumplida
7-6	4	1288	BOH	Cumplida
8-6	3	1293	Diversión	Cumplida
8-6	3	1294	Diversión	Cumplida
13-6	3	S/N	ACT	Regresa 1 avión por técnica - Los 2 restantes no llegan al blanco por encuentro con piquete con radar
13-6	2	S/N	ACT	No llegan al blanco por encuentro con piquete de radar.

C1/11 H

INFORME FINAL

S C Z

B.A.M. Santa Cruz

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR
BASE AEREA MILITAR SANTA CRUZ

SECRETO

C I H

INFORME FINAL

ORGANIZACION

Organización Aplicada

1. Se aplicó la organización prevista en el Plan de Operaciones Nro. 2/82 "Mantenimiento de la Soberanía" y la que contempla el Plan de Operaciones Esquemático del Comando de la FAS, no habiendo surgido en éste aspecto novedades.

INFRAESTRUCTURA

Pista

2. La pista de la B.A.M. Santa Cruz reune los requisitos necesarios para la operación del material asignado, pero el hecho de haber sido utilizada intensivamente por aviones de transporte medianos y pesados con máxima carga ha motivado el comienzo del desprendimiento de material de la misma, por lo cual se deberá prever el tratamiento de la capa de rodadura para evitar que se siga profundizando el deterioro de la pista.

3. Con referencia a la formación de hielo sobre la superficie de la misma, cabe destacar el hecho que al encontrarse la pista sobre una meseta elevada, los vientos barren permanentemente la nieve caida a igual que los charcos de agua, lo que inside en que no se forme hielo en toda su superficie, juntándose solamente pequeños manchones de hielo en zonas desniveladas.

Rodajes

4. Con referencia a calles de rodaje, cabe destacar que el ancho de las mismas impide la circulación segura de los grandes aviones de transporte, notándose que el desprendimiento de la carpeta asfáltica es de grado superior al de la pista.

Banquinas

5. Las superficies de tierra o piedras que delimitan la pista a lo largo de toda su extención, calles de rodaje y plataforma son de terreno arcillosos que en época de seca tienen una consistencia tal, que permite soportar el peso de los aviones de dotación de ésta Unidad, pero que en épocas de lluvia se convierten en suelos flojos que no soportan el peso de ninguna aeronave, lo que trae como concecuencia el hundimiento de los aviones que se pretende estacionar en la mencionada zona.

Dispersión

6. La dispersión de aviones dentro de la Unidad se realizó en los refugios construidos a tal efecto, los cuales han sido realizados en excavaciones que se encuentran a lo largo y ancho del Aeródromo, estas excavaciones adolecen de las mismas fallas de suelo mencionadas en párrafo anterior, lo que motivó que en ocasiones de lluvias escasas, los aviones debiesen ser sacados de los refugios, con los riesgos

permanentes de romper los pernos fusibles de traba de tren de nariz.

7. Estas circunstancias se repiten en la calle auxiliar de tierra del Aeródromo lo que obligó a permanentes esfuersos, a cualquier hora, para evitar que los aviones quedasen enterrados. Es de destacar que en cada oportunidad en que habia que trasladar una aeronave desde ésta zona a otras más firmes aposteriori se debia proceder a un completo lavado de los trenes de aterrizaje.

8. La solución al problema presentado es dotar a todas las zonas mencionadas de un riego asfáltico, tarea que debe ser realizada en época de seca, a partir del mes de octubre y hasta el mes de marzo, implicando la misma el movimiento de suelo necesario que permita lograr un contrapiso consistente.

9. La dispersión fuera de la Unidad fué analizada detenidamente, determinándose como mas conveniente el Aeródromo de Piedra Buena, cuyo suelo adolece de las mismas deficiencias mencionadas para el Aeródromo Santa Cruz, además la pista de riego asfáltico tiene desprendimientos de piedras en toda su extensión, lo que la convierte en un riesgo permanente para la operación del material asignado, puesto que en paso reversible se levantan muchas piedras que pueden afectar las palas de la hélice.

10. Esta novedad fue informada oportunamente al Comando de la FAS, para su solución se tomó contacto con la empresa TECHINT que se encuentra trabajando en la Ruta 3, la cual ofreció efectuar un riego asfáltico a un costo de doscientos millones de pesos, pero sin poder dar garantía sobre la durabilidad del mismo como consecuencia de la humedad que estaba retenida en el suelo.

11. Las facilidades que ofrece éste Aeródromo hacen que se convierta en el Aeródromo mas adecuado de redespliegue, cabiendo mencionar entre otras, la proximidad a la Base de Despliegue, la ruta asfaltada que une a ambos Aeródromos, la posibilidad de estar enlazados por medios de comunicación telefónico, los refugios existentes y la seguridad de la zona, por existir en la misma asentamiento de Unidades de Ejército.

12. En cuanto a las soluciones, para que pueda ser utilizado como Aeródromo de Redespliegue con las garantias de seguridad necesaria, son las mismas que las propuestas para las pistas, calle de rodaje y refugios del Aeródromo Santa Cruz.

13. Los otros Aeródromos de la zona que podrian llegar a utilizarse como Aeródromos de redespliegue, adolecen, aparte de los problemas de suelo ya mencionados, de la grave deficiencia de no contar con enlace telefónico y de caminos de acceso intransitables, salvo en época de seca.

Conexión de Rutas

14. Se contempló la recuperación de aviones en el tramo de la Ruta 288, entre el sector que va desde el Aeropuerto hacia Piedra Buena en un tramo de 4.000 mts para lo cual, se construyeron despejes cada 500 mts a ambos lados de la Ruta.

Plataforma

15. Con referencia a la plataforma de la Base, sus dimensiones 70 x 50 mts, solo permiten la operación con seguridad de dos aviones de transportes tipo C-130, o un avión C-130 y dos F-28 en forma simultánea, lo que ocasionó inconvenientes en las operaciones de evacuación de heridos y evacuados, tema que se desarrolla al final de la guía ordenada.

Armado y Desarmado

16. Para las zonas de armado y desarmado de aviones se tropezó con los inconvenientes de suelos ya señalados por lo tanto el mismo se realizaba de la siguiente manera, el armado en la calle de rodaje con las aeronaves apuntando hacia el NE o en las cabeceras con las aeronaves apuntando hacia el NO, el desarmado se efectuaba exclusivamente en las cabeceras apuntando hacia el NO.

17. Esta forma de trabajar, la única posible, impedia la utilización de pista en toda su longitud y se convertía en un factor de riesgo potencial para cualquier aeronave que tuviese problemas de frenos o estubiese penalizada en longitud de pista necesaria por peso de despegue y condiciones atmosférica.

18. Para la solución de éste problema y en vista de futuras operaciones se propone la construcción de zonas de armado y desarmado colindantes con los extremos de pistas de una superficie que podría ser de 35 x 35 mts, con tratamiento de suelo y riego asfáltico, de manera tal de contar en cada cabecera, con dos zonas como las mencionadas, lo que permitiría atender una Ella en forma simultánea.

Polvorines

19. Para los polvorines de campaña fueron utilizados las excavaciones existentes, las cuales cumplieron con su función en forma precaria, puesto que con motivo de lluvias, formación de hielo y posteriores deshielos el tránsito de/hacia y dentro de los mismos se realizaba con dificultad.

20. Para la mejor preservación de la mucnición depositada en los mismos se gestionó y se obtuvo por parte de empresas privadas y la Capitanía de Puerto, contenedores en los cuales se procedió a clasificar y estibar la munición, cohetes y bombas, estos contenedores que se encontraban enmascarados y dispersos permitian a parte de la preservación adecuada del armamento la seguridad necesaria en el tratamiento de la munición de acuerdo con su grado de sensibilidad.

21. Los polvorines móviles se instalaron sobre camiones que tambien fueron alojados en cavas independientes, teniendo en cuenta que en cada uno de ellos existía la munición bombas y/o cohetes para satisfacer las necesidades, de una salida de cuatro aviones.

Hangar

22. Otra necesidad de insfraestructura de caracter imprescindible para futuras operaciones, es la construcción de un hangar que permita alojar por lo menos un avión para efectuar reparaciones o mantenimiento, con plataforma para puesta en marcha y prueba de aviones, iluminación adecuada y energía 220 y 380 V con sistema de calefacción para la zona.

Refugios para el Personal

23. Los refugios antiaéreos consisten en cavas ubicadas en las proximidades de los lugares de trabajo los cuales cumplen con su función.

Sanidad

24. Para internación y cirujía se contó con el Hospital Regional cuya capacidad de 25 camas para internación, fue elevada a 50 camas con propios medios, con lo cual se estima se podría haber satisfecho las necesidades de la Unidad, en caso de ataque a la misma.

SERVICIOS

Alojamiento

25. Para el alojamiento se dió cumplimiento a lo establecido en la Directiva correspondiente, de manera tal que los Oficiales Jefes y los Tripulantes de aeronaves se alojaron en hotel y el resto de los Oficiales y el Personal Militar Subalterno en un barrio del FONAVI cedido para su uso por la Gobernación de Santa Cruz, el personal de tropa se alojó de acuerdo con los lugares de prestación de los servicios, de manera tal que algunos lo hicieron en el Aeropuerto (Contra Incendio, AAé, etc), otros en el lugar de racionamiento o Puesto de Comando.

26. Si bien la solución lograda para alojar al personal fue óptima, ésta circunstancia es dificil que se pueda presentar en otra oportunidad , de manera tal que en una futura circunstancia el alojamiento de personal podría provocar inconvenientes por falta de espacios y comodidades mínimas necesarias.

27. Los lugares originales previstos para alojamiento del personal de la B.A. M. se encontraba al arribo del mismo, ocupados por efectivos de ejército lo cual hace pensar que de repetirse ésta circunstancia y al no poder disponer de viviendas como las que se lograron, se puede presentar serias dificultades para solucionar el problema.

28. La mejor solución para un futuro, es lograr los acuerdos necesarios con la Fuerza Ejército para distribución de las comodidades existentes en la zona, proponiendo ésta Base, que el gimnasio cubierto que administra el municipio, sea tenido en cuenta como futuro alojamiento de las Unidades de Fuerza Aérea que deban operar en la zona.

Racionamiento

29. El racionamiento se efectuaba en las instalaciones de la Sociedad Rural de Santa Cruz, cuyas comodidades permitian disponer de comedores para Oficiales, Suboficiales y Tropa, la cocina adolecia del inconveniente de no disponer de horno, por lo cual el plato de fondo del menú generalmente eran guisos de diferentes tipos.

30. La Sección Transporte contó con un total de 23 vehículos (21 de la III Brigada Aérea), los que fueron dispuestos, 6 como polvorines móviles, 4 para Escuadrón Técnico, 2 para Contra Incendio, 1 Sanidad, 1 Seguridad de Vuelo y el resto efectado en forma directa al transporte de personal y a carga. En la citada sección fue incluido un Taller de Mantenimiento que superó sin inconvenientes las reparaciones que debia realizar.

31. Con referencia a vehículos livianos para transporte de personal se contó con una camioneta F-100 carrozada, la cual resultó insuficiente, necesitándose para una B.A.M. de 250 personas, una cantidad aproximada de cinco.

32. La ambulancia del Servicio de Sanidad tuvo diferentes novedades de tipo mecánico, lo que obligó a prestarle excesiva cantidad de horas de mantenimiento. Cabe aclarar que se trata de un vehículo rastrojero con casi 10 años de uso.

33. El frío propio de la época y de la zona causó dificultades en las primeras puestas en marcha del día, por lo que se sugiere recomendar a las Unidades que prevean una reserva de baterías nuevas, para operar sin dificultad.

34. El clima de la época obligó al uso de anticongelantes en el sistema de refrigeración, como preventivo para evitar la rotura de los blokc de motor. Se aplicó a toda la flota y no se registraron novedades.

35. La dificultad que crearon las bajas temperaturas, fue la formación de cristales de hielo en el sistema de combustible de los vehículos gasoleros (filtros y bombas), para lo cual luego de detectada la novedad se utilizó anticongelantes de combustible, no lográndose solucionar totalmente la mencionada novedad. En un vehículo técnico ademas del anticongelante de combustible, se agrego un 20% de JP 1, con lo cual sí se logró una solución satisfactoria.

Contra Incendio

36. La Sección Contra Incendio se constituyó con tres Suboficiales Subalternos contando para la lucha contra el fuego con un autobomba MB 1114 y un autobomba de penetración dogge D-200 del Aeródromo y matafuegos que fueron distribuidos en los distintos lugares de riesgo, no habiéndose detectado deficiencias.

Sanidad

37. Con referencia al Servicio de Sanidad se contó con un puesto de avanzada de socorro instalado en el Aeropuerto que tenía como dotación de personal un médico, un enfermero y un camillero y de material un equipo M-15 y una ambulancia, lo que cubría las necesidades inmediatas. Para casos de siniestros se contaba con tres ambulancias del Hospital Regional Santa Cruz, además de las que podian facilitar las Unidades de Ejército alojadas en la zona, no habiéndose detectado deficiencias en éste aspecto.

Abastecimiento

38. La obtención de oxígeno y nitrógeno se realizó de acuerdo con lo ordenado, en Comodoro Rivadavia, habiendo tenido que trasladar el camión con el termo grande en dos oportunidades. El abastecimiento de combustible fue realizado por YPF con dos camiones para el servicio de ala y un cisterna con lo cual se llegó a satisfacer con amplitud las necesidades de la Base.

39. Con referencia al abastecimiento de repuestos para mantener en servicio los aviones de dotación, se detectó que los inconvenientes se produjeron una vez que los mismos eran entregados en origen a las Terminales de Carga, demorándose los traslados para ponerlos a disposición de los usuarios.

Seguridad y Defensa

40. Fue dada por personal de Ejército desde el 12 de abril de 1982, hasta el día en que llegó la orden de repliegue. Esta seguridad se brindó en el perímetro e interior del Aeródromo, con preparación del terreno para dificultar el accionar de grupos comandos, ésta preparación consistía en:

- 1°) Campos minados
- 2°) Trampas cazabobos
- 3°) Cargas vietnamitas

ARTILLERIA ANTIAEREA

Medios Bajo Comando y Control Operacional

41. A continuación se detallarán los medios que fueron utilizados para la defensa antiaérea de la Unidad:

1°) Una batería compuesta por 8 piezas de cañones 20 mm, pertenecientes a la B.A. M. Mar del Plata, instalada el día 30 Abr 82.

2°) Una sección compuesta por 5 piezas de cañones de 30 mm, pertenecientes a Ejército, instalada el día 22 May 82 por el GADA 101.

3°) Una sección compuesta por 4 piezas de ametralladoras Cal. 12,70 mm pertenecientes a la III Brigada Aérea, instalada el día 15 Abr 82.

4°) Un camión taller.

5°) Una Pick-up para movimiento del personal.

6°) Un radar ELTA de alerta inmediata.

7°) Una red de comunicación compuesta por: Un motrac, 14 HT que estaban distribuidos entre los Jefes de Pieza, Radar y Pañol, un sistema alámbrico para las piezas de 30 mm y ambos sistemas se comunicaban directamente con el Puesto de Comando a travéz de teléfono Punto a Punto.

Ubicación del Material

42. El material se encontraba ubicado en los 360° del Aeródromo, la distancia entre pieza y pieza no superaba los 500 mts y el radar estaba emplazado en el centro del área a defender.
El camión taller y la carpa pañol, como asi también la carpa alojamiento, se encontraban ubicados en el área de las instalaciones del Aeródromo.

Actividades del Personal

43. El personal se mantenía en sus puestos durante todo el día y solo se retiraban del mismo para racionar y descansar, cuando se producía alarma amarilla o roja permanecian en las piezas donde racionaba y descansaba. El material era puesto en funcionamiento durante dos horas por la mañana y dos horas por la tarde para realizar las comprobaciones pertinentes.

Novedades en el Material surgidas durante las Operaciones

44. El radar salió fuera de servicio por problemas de sincronización y fue remitido al Taller Regional Quilmes de donde fue devuelto en servicio a los cinco días, la causa que produjo la falla fue el viento que alcanzó una intensidad de más de 70 Kts. La medida recomendada para vientos de más de 40 Kts es detener la rotación y trabar la antena, con lo cual se puede evitar la falla mencionada.

45. Dos generadores del cañon de 20 mm con problemas mecánicos, se remitieron a Comodoro Rivadavia donde fueron reparados y devueltos en un término de cinco días.

46. El frío congelaba las baterías de los cañones y causaba inconvenientes en el arranque de los motores de los mismos.

47. El material de 12,70 mm resultó ser ineficiente por los motivos que a continuación se detallan y por los cuales puede decirse que éste armamento no es apto para ser utilizado en operaciones de defensa antiaérea, debido a:

1°) Distintos problemas técnicos (falla de percutor, evacuador de vainas, uña extractora, resorte del disparador, etc).

2°) No cuenta con un aparato de puntería.

3°) Su alcance de tan solo 400 mts lo convierte en un armamento totalmente inefectivo.

4°) El gran movimiento del afuste, la torna ingobernable y ésto hace prácticamente imposible mantener la puntería.

5°) Su baja cadencia de fuego.

6°) El calibre 12,70 mm es pequeño y son mínimos los daños que puede causar a caulquier tipo de aeronave, salvo impacto fortuito.

48. Otra novedad detectada fue la necesidad de contar con un sistema de alarma acústica, con suficiente potencia de salida, para que fuese escuchada en todas las zonas de influencia del Aeródromo, por lo cual se sugiere se analise la conveniencia de dotar a las diferentes unidades de la fuerza en los Aeródromos de Despliegue, con una sirena adecuada a tal finalidad.

VYCA

49. El día 17 May 82 se puso en funcionamiento el sistema, habiendo totalizado 760 ploteos, 405 horas de funcionamiento del radar y un porcentaje total en servicio del 60%.

50. Las fallas que ocasionaron el fuera de servicio pueden ser analizados en el anexo 1, como asimismo todos los detalles sobre las medidas utilizadas y lugar de ubicación más adecuado del radar.

COMUNICACIONES

51. El sistema tan controvertido con motivo de otros despliegues anteriores, logró en ésta oportunidad una puesta a punto que permitió comunicaciones rápidas, seguras y confiables.

52. Las novedades menores que surgieron fueron con motivo de cortes de energía para la cual se contaba con las baterías y generadores de emergencia necesarios.

53. Un detalle completo de la tarea desarrollada y sistemas y redes que se instalaron se puede observar en el Anexo 2.

BUSQUEDA Y SALVAMENTO

54. Se realizaron las tareas dispuestas según Plan de Busqueda y Salvamento como reuniones previas y comentarios de supervivencia en zona Malvinas.

55. El material asignado a la Unidad (H 500D) no es apropiado para el salvataje de personal eventualmente eyectados sobre mar ya que no contaba con los accesorios para dichas tareas. No se realizó durante el periodo de operaciones, misiones de Busqueda y Salvamento.

ARMAMENTO Y EQUIPOS DE APOYO TERRESTRE

56. Se realizaron diversos tipos de comprobaciones en los sistemas de armamentos de IA-58.

57. Durante la primera comprobación de coheteras tipo LAU-61 - IIAE 238 se obtuvieron resultados inferiores al 40% de cohetes disparados; a raiz de ello se inicio la comprobación de las mismas en tierra con armeros de la B.A.M. Santa Cruz (Escuadrón Técnico) y posteriormente se recibió el apoyo técnico de personal del A.M.C. con equipos de prueba para éstas coheteras.

58. En el segundo ciclo de ensayos se obtuvieron resultados que superaron el 95% de cohetes disparados, las causas de las fallas fueron:

1°) Contactos oxidados.

2°) Intervalómetros F/S.

59. En pruebas de cañones se observaron fallas de munición del tipo FN normal y de eslabones tipo (duros) y fallas de mecanismo: percutores rotos y resortes recuperadores estirados.

60. El mantenimiento de cañones HS mod 804 se realizó en reiteradas oportunidades debido a la acumulación de polvos causadas por los fuertes vientos en la zona.

61. Los equipos Hobbart resultaron insuficientes por las fallas reiteradas de uno de ellos. En caso de tener que redesplegar a otros AADD la cantidad existente en la B.A.M. no permitiría mantener el grado de alistamiento necesario.

62. Los tractores previstos no son del tipo más adecuado, por no tener embragues centrífugos. Por otro lado el material mas adecuado fue trasladado a la B.A.M. Malvinas quedando a disposición de la B.A.M. los menos eficientes.

63. Es conveniente destacar el eficiente servicio que prestan los equipos de iluminación marca POLYMA de procedencia alemana, por la rapidez de puesta en marcha, facilidad de traslado, cantidad y calidad de luz y baja relación horas de mantenimiento frente a las de utilización.

CUMPLIMIENTO OF POR DIA (A PARTIR 1 MAY 82)

64. Se detallan en Anexo 3.

PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS

AON - AOT

65. No se formulan por parte de la B.A.M. Santa Cruz. Este aspecto deberá ser desarrollado por la Jefatura Operaciones de las BBAAMM Darwin y Puerto Argentino.

ARTILLERIA ANTIAEREA

66. No se formulan por parte de la B.A.M. Santa Cruz. Este aspecto deberá ser desarrollado por la Jefatura de Operaciones de las BBAAMM Darwin y Puerto Argentino.

PROCESO DE UNA MISION

67. La tarea fundamental de la B.A.M. Santa Cruz fue la de brindar apoyo, aportando los medios de combate a las Unidades de IA-58 en la Isla. No se registraron inconvenientes para el cumplimiento de las Ordenes de Traslado que oportunamente fueran emitidas.

68. En cuanto a la asignación de OM una vez sobre las Islas éstos eran proporcionados por los respectivos controles de Darwin y Puerto Argentino.

INTELIGENCIA AEREA

69. Ver Anexo 4.

CARTOGRAFIA

70. La cartografía provista inicialmente satisface las necesidades para la navegación. Los otros aspectos deberán ser desarrollados por las BBAAMM que operaron en las Islas y atacaron OOMM terrestres.

EQUIPAMIENTO Y VESTUARIO DE TODO EL PERSONAL

71. El equipamiento para el personal que desarrollaba actividades terrestres no era el adecuado para zona fría siendo necesario contemplar para futuras operaciones en época de invierno en la zona gabanes de tipo "dube", por ser más livianos e impermeables. Con motivo de lluvias ocurridas en la zona y ante la necesidad de tener que trabajar en terrenos de barro o inundables, se hace necesario la provisión de botas de goma que mantienen el mejor aislamiento de la humedad. Con referencia a los guantes para el personal que tiene que trabajar en lugares abiertos es necesaria la utilización del tipo doble faz, que contiene en su interior abrigo y en su exterior (palma de la mano) recubierta de cuero. Los catres de campaña resultaron de extructura muy débil.

72. Las tripulaciones de combate de ésta Unidad carecieron de trajes antiexposición como asi tanbien de la cantidad de chalecos salvavidas necesarias. Los chalecos estaban incompletos en lo referente a equipos de comunicaciones y equipos de supervivencia. Los guantes de vuelo se sugiere que sean en un futuro de tipo antiflama.

PERSONAL

Efectivos - Prisioneros

73. El efectivo de la B.A.M. oscilo según las circunstancias, en un promedio de 220 personas, compuesto por 40 Oficiales, 100 Suboficiales, 60 Soldados y 20 Civiles.

74. La cantidad y calidad del personal fue la adecuada para las necesidades operativas.

75. La Unidad no sufrió bajas, no tuvo prisioneros de guerra enemigos, ni personal propio fue tomado prisionero.

Servicio Religioso

76. Se trató de acompañar permanentemente la actividad militar con la presencia del sacerdote.

77. En éste sentido la actividad del Sacerdote era estar permenentemente en contacto con la tropa, mezclado en la actividad diaria, en las circunstancias más variadas: desde el despido de los Pilotos al campo de batalla, la visita a los Soldados de guardia, o a los técnicos que preparaban los aviones, hasta terminar el día en el descanso de la lectura o del café nocturno en compañía de la oficialidad.

78. Se organizó la vida sacramental: dominicalmente la celebración de la Eucaristía se integró a la de la comunidad local, para poder dar mayor posibilidad de asistencia y para un mayor contacto con la gente de la localidad.

79. Al personal afectado a servicios, se trató de solucionar la asistencia sacramental, celebrando misa en galpones o lugares de trabajo, en horarios adecuados. En estos lugares se impartió la absolución comunitaria, debido a la falta de tiempo y sacerdotes.

80. Se organizó la oración individual, concretada en el rezo del rosario, que se motivó con el reparto del rosario, medallas, escapularios, objetos religiosos y se distribuyó un libro del evangelio, para su lectura. Todo ésto fue recibido con mucha satisfacción.

81. Poco a poco fueron llegando efectivos de Ejército que cubrian la zona sin ninguna asistencia religiosa, es decir sin Capellanes, es entonces que con el párroco local se dió comienzo a la actividad de atender a los Regimientos que llegaron, en la medida de las posibilidades, y asi se incluyó la atención de la zona de Luis Piedra Buena distante 30 kms.

82. De ésta forma se visitaba diariamente a los enfermos, y periódicamente los puestos de combate y lugares de trabajo, es decir la Iglesia estuvo presente en todo momento y en todos los lugares.

83. Es de destacar la presencia permanente del Obispo de la zona Monseñor ALEMAN, animando y orientando permanentemente a sus fieles. Asimismo daba hospitalidad para todo sacerdote que vinieran a ésta zona.

84. La disponibilidad del Cura Párroco y de todas las organizaciones parroquiales incluido el Colegio de las Hermanas Auxiliadoras, se brindaron sin miramientos.

Rotación

85. Las rotaciones no se pudieron llevar a cabo por la tarea de la B.A.M. y la imposibilidad material al estar el grueso de los medios de la Unidad de origen, comprometidos en operaciones.

Mantenimiento de la Salud

86. Se vacunó a todo el personal contra el virus de la poliomelitis al haberse detectado un caso en una Unidad de Ejército, no habiéndose registrado otras novedades de importancia en éste aspecto, es de destacar que la tropa aumentó de peso.

Disciplina, Ley y Orden

87. Solo se efectuó una actuación, para determinar la existencia de un delito, la cual finalizó con la inexistencia del mismo, dando lugar a una sanción disciplinaria de caracter grave y 3 leves.

88. El total de días de arresto aplicado o apercibimiento equivalente, es de 139 días.

TERMINAL DE CARGA

89. Se contó con los siguientes medios humanos: 1 Suboficial Subalterno y 2 Soldados y materialmente se dispuso de una grua de 4 tns, un hidroelevador frontal y 2 carros de equipajes, la mano de obra necesario con motivo del arribo de cargas a granel era la de otros servicios de la B.A.M. que concurrieron a cooperar.

90. Para futuros despliegues es importante contar con las siguientes herramientas de trabajo que no se llevaron en ésta oportunidad:

1°) Sunchadora (plástico y metal)

2°) Barreta de uñas

3°) Tijera corta suncho

OTROS ASPECTOS

91. Los detalles referente a la operación de radar se consignan en Anexo 1.

92. Los detalles referente a Comunicaciones se consignan en Anexo 2.

93. Los detalles referente a las CF se consignan en Anexo 3.

94. Los detalles referente a Inteligencia Aérea se consignan en Anexo 4.

95. Los detalles referente a Evacuaciones se consignan en Anexo 5.

COM. HUGO GIMMPAOLETTI (1407)
JEFE BAM SCS

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR
BASE AEREA MILITAR SANTA CRUZ

INFORME SECCION RADAR

ANEXOS

"ALFA" - Area Operativa

"BRAVO" - Area Técnica

"CHARLIE" - Area Logística

"DELTA" - Area Personal

"ECO" - Informe de Interferencia

"FOXTROT" - Sitio y evaluación del radar

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
CDO. AEREO DE DEFENSA

APENDICE 1

ANEXO ALFA

1- INFORME OPERATIVO FINAL

FECHA	CANT. DE PLOTEO	IDENTIFICADO	PROM. DE DISTANCIA	OBSERVACIONES
17/5/82	25	SI	110 NM	FUERZAS PROPIAS
18/5/82	30	SI	100 NM	" "
19/5/82	44	SI	120 NM	" "
20/5/82	45	SI	110 NM	" "
21/5/82	76	SI	130 NM	" "
22/5/82	43	SI	100 NM	" "
23/5/82				
24/5/82				
25/5/82				
26/5/82		FUERA DE SERVICIO POR GENERADOR ROTO (DESCABEZAMIENTO DE VALVULA)		
27/582				
2 8/5/82				
29/5/82				
30/5/82				
31/5/82	41	SI	115NM	FUERZAS PROPIAS
01/6/82	20	SI	110 NM	FUERZAS PROPIAS
02/6/82	49	SI	105 NM	DETEN. DE 10:30A 18:00 HS.
03/6/82	34	SI	120 NM	F/S DE 0212 a 15:40
04/6/82	40	SI	118 NM	FUERZAS PROPIAS
05/6/82	38	SI	105 NM	F/S DE 1705 a 22:00
06/6/82	—	—	———	DETEN. POR VIENTO F/NORMA.
07/6/82	51	SI	110 NM	FUERZAS PROPIAS
08/6/82	45	SI	115 NM	FUERZAS PROPIAS
09/6/82	44	SI	125 NM	" "
10/6/82	50	SI	108 NM	" "
11/6/82	54	SI	100 NM	" "
12/6/82	36	SI	105 NM	" "
13/6/82	6	SI	100 NM	A PARTIR DE 02:20 F/S

TOTAL PLOTEOS: 75 0
TOTAL HORAS OPERATIVAS: 405
PROMEDIO TOTAL DE DISTANCIA DE DETECCION: 128 NM
PORCENTAJE OPERATIVO: 60%

2. Juntamente con el servicio de detección, se realizaron controles abiertos a Aeronaves propias ,como el LV-MXM (Platino 1) y el LV-MXN (Platino 2).

Las mencionadas Aeronaves realizaron vuelos de reconocimiento Aereo sobre la costa , internandose tambien 79 Millas dentro del Mar.

CONTI ///

NUACION ///

3. Tambien se Realisaron controles abiertos sobre 2 secciones de IA-58 (PUCARA) "TORO" y "TERO" RESPECTIVAMENTE, que realisaron navegaciones , compuestas de 4(CUATRO) puntos de navegación ubicados dentro de la zona de la B.A.M SCZ.
Cabe destacar que los mencionados puntos, variaban según la misión Asignada.

4. EN otro orden de cosas, se desea informar que entre las 23.00 Hs del dia Domingo 6 de Junio de 1982 y Las 0300 Hs Del Lunes 7 de Junio de 1982, se presto apoyo de Radar Al operativo Rescate de los Heridos que se encontraban en el buque Hospital BAHIA PARAISO, ubicado a 40 Millas del Puerto SANTA CRUZ , Operación Esta que se llevo a cabo por Helicopteros SIKOSKI y PUMA.

5. EN cuanto a los turnos operativos , estuvieron compuestos por : 2 (DOS) Bolsones de 3(TRES) Hombres cada uno.
(2 Operadores y 1 Mecanico).

SANTA CRUZ, 16 de Junio de 1982.-

Alférez JORGE SALVADOR IBARACHE
Jefe Operativo Radar

ANEXO BRAVO

FECHA	NOVEDADES	MANTENIMIENTO	REPUESTO	OBSERVACIONES
17-MAY-82	IFF Anillos concentricios Calibración V.S.I	Mantenimiento Preventivo	- - -	Chequeo Visual
18-5-82	Idem. Se comprueba rotura de bomba de Aceite.	Calibración de Radar Reparación.	Junta y Lubricante	Colabora Personal Civil De la B.A.M Santa CRUZ.
19-5-82	Se detecta Aceite sobre la Carcasa del motor de Antena	Se continua con al Calibrado del equipo	- - -	- - - - -
20-5-82	Falla bomba de combustible (Gpo. electrogeno)	Se repara bomba de combustible (Gpo. Electrogeno) Se cambia Aceite y los dos filtros. Continua calibrado de Equipo.	2 filtros (Aceite y Aire)	Colabora Personal Civil de la B.A.M Santa CRUZ.
21-5-82	Radar secundario continua con fallas, servicio parcial	Continua calibrado. Revición de IFF.	- - -	- - - -
22-5-82	IFF . servicio parcial (Anillos Concentricos)	Finaliza calibrado del Equipo.	- - -	- - - -
23-5-82	Descabezamiento de Valvula del Gpo. Electrogeno. (Y.P.F)	Evacuacion a Talleres de Arsenal Comandante LUIS PIEDRA BUENA.	- - -	- - - -
24-5-82 Al 25-5-82	GPO. GENERADOR FUERA DE SERVICIO	Idem.	- - -	- - - -

/// CONTI

/// NUACION

ANEXO BRAVO

26-5-82	Se instala un convertidor rotativo, Alimentado por Gpo. Elect. de 60KW. 380 VOLT. 50 Ciclos, y 150 AMP. de Y.P.F.			Prueba negativa , se nesecita 250 AMP. para golpe de arranque.
27-5-82	FUERA DE SERVICIO			Se reitera pedido de transformador.
28-5-82	Fuera de servicio	Se lleva a usina el convertidor rotativo y se logra ponerlo en marcha comprobandosé que funciona perfectamente		Se construye plataforma para apoyar el transformador. Colabora Personal de Servicios Publ Cos.
29-5-82	Fuera de servicio	Se retira Generador De Y.P.F . Se finalisa el tendido de cable y la conección al transformador.		Idem.
30-5-82	Fuera de servicio			
31-5-82	Se Comprueba Falla de IFF. Se comprueba filtrado de aceite en motor de antena.	Se realisa limpiesa del conjunto de antena y lubricado del mismo		
1-6-82	Se comprueba exesiva Humedad en la GPS.	Se procede a Acondicionar la cabina con aire caliente para la desumectación de la misma		07.30 Hs. de duración.
2-6-82	Servicio normal	Se instala carpa protectora para el convertidor rotativo		La carpa pertenese A F.AAA
3-6-82	Servicio normal	Se realisa lubricación de antena		Se observa un alcance Maximo de 203 Millas.
4-6-82	Servicio normal	Mantenimiento Preventivo		00.30 Hs de duración.

/// CONTI

/// NUACION

5-6-82	Apartir de las 17.00 Hs Fuera de servicios	Se baja motor de antena para extraer aceite de su interior.	Se utiliza producto de limpieza HEXACLEAR 3. 311	Falla de reten . colaboracion del taller naval "UNITOR"
6-6-82	Servicio parcial Baja ganancia en amplificador logaritmico y falla cristal X2 del mezclador	Se realiza calibrado del sistema	------	Se soluciona la falla de IFF
7-6-82	Servicio parcial	-----	------	Detención por viento F/ norma.
8-6-82	Servicio parcial	-----	------	Sin / novedad.
9-6-82	00.30 Hs. Arco de chispa en guia de onda. Se verifica pequeñas quemaduras en guia de onda.	Se realiza secado de guia de onda . Se cambia aceite de magnetron.	Y.P.F 64	Imposible operar en Alta y Baja potencia.
10-6-82	Servicio normal Se comprueba presencia de aceite en motor de antena.	Mantenimiento preventivo. Limpiesa de motor.	HEXACLEAN 3.311	CONTINUA la perdida de aceite en la antena. Se incorpora Gpo. Electrogeno
11-6-82	02.00: Se detiene antena. Se observa una elevada perdida de aceite por el motor. 06.30: Se procecede a bajar el motor. 20.15: Radar en servicio normal.	Se diseña un reten, dado que el original estaba seriamente deteriorado.	HEXACLEAR 3.311 RETEN de goma. soporte de reten. Tornillos accesorios.	Colabora taller naval "UNITOR".
12-6-82	24.00 Hs: Se detiene giro de antena de tiempo en la PPI.	Se chequea sistema de sincronismo . PPI Mantenimiento PPI Principal.	------	Se solicita A: G.I.V.A.E sincronisador y tarjeta conversora de datos.

/// CONTI

/// NUACION

13-6-82	Fuera de servicio. Se observa que el Gpo. Elect. quema aceite.	Se limpiaron filtros de aire acondicionado. Se puso en funcionamiento el Gpo. Elect. sin aplicarcelé carga.	- - - - - - -	Se bajo antena por exesiva nieve y viento.
14-6-82	Fuera de servicio. Persiste golpeteo.	Se pone el Gpo. electrogeno en funcionamiento y se le dá carga al aire acondicionado. 17.00: Se cambio amplificador logaritmico y cristal mesclador X2. Se revisa posición del sincronisador.	- - - - - - -	Se deja constancia que dicl elementos traian defectos de fabrica.
15-6-82	Fuera de servicio. Se comprueba la rotura de un ruleman, en el sincronisador.	Se reviso generador del yugo de la FPI. de mantenimiento y preamplificador, comprobandosé un mal funcionamiento.	- - - - - -	Se requieren los repuestos del mismo.

Santa Cruz, 16 de Junio de 1982

Alfárez JORGE SALVADOR IBARCHE

Jefe Operativo Radar

1.- Se observó la falta de un Apoyo Técnico-Logístico adecuado; para la naturaleza de la misión asignada (Operación H-24). Como así también la falta de herramientas e instrumental.

2.- Los inconvenientes mencionados en el párrafo anterior fueron solucionados en gran parte, debido al apoyo requerido al GIVAE - BAM SOZ - SERVICIOS PUBLICOS SOZ - TALLER NAVAL UNITOR SOZ.

3.- Debe destacar que se hizo requerimientos en forma verbal de lubricantes, a los efectos de realizar un mantenimiento preventivo adecuado.

4.- También se elevaron al GADA 101, requerimientos para mantenimiento de Radar por escrito, el cual se anexa a este informe.

5.- La Base Aérea Militar SANTA CRUZ efectuó la compra de 40 metros de cable para exterior cuatripolar para la conexión del Grupo Electrógeno facilitado por YPF al convertidor rotativo.

6.- El GIVAE envía un transformador para alimentar el convertidor rotativo.

7.- Servicios Públicos de Santa Cruz facilita 800 metros de cable cuatripolar para exteriores, obtenido vía Comodoro Rivadavia.

8.- La Base Aérea Militar SANTA CRUZ facilita una carpa para cubrir el convertidor rotativo.

9.- La Empresa COLLETO facilita maquinaria para la construcción de Mamelón protector del perímetro del Radar y pozos de defensa.

10.- Puerto SANTA CRUZ (Director), facilita contenedor para instalación del Personal y Depósito de Repuestos - Sala de Mantenimiento.

11.- El racionamiento fue efectuado en la Sociedad Rural SANTA CRUZ (Base Aérea Militar SANTA CRUZ).

12.- Alojamiento efectuado en viviendas del FONAVI.

13.- Transporte facilitado por GADA 101 y Base Aérea Militar SANTA CRUZ.

14.- Administrativo y Personal, Base Aérea Militar SANTA CRUZ.

15.- Servicio Sanidad, Base Aérea Militar SANTA CRUZ.

16.- Equipamiento del Personal: Provisto por GIVAE y G2 VYCA.

17.- Uniforme: Buzo de despliegue, campera, guantes, abrigo ajustable (Superior e Inferior), pasamontaña, cosquete, medias, borceguíes, prenda interior de invierno, bolsa de dormir, dos juegos de sábanas con funda, dos mantas, un catre, una bolsa de rancho y una bolsa Aeronáutica.

18.- Armamento: Oficiales; pistola 9 mm con tres cargadores (provista).
Suboficiales; pistola 11,25 mm c/cargo, tres cargadores.

/////...

/////...

19.- Material Didáctico: Cinco cartas radioeléctricas FIR y UIR, lápices gruesos, algodón, alcohol, transportador de ataque, computador de ataque,, provistos por GIVAE y G2 VYOA.

20.- GIVAE y G2 VYOA envía comestibles, leña, ropa de abrigo (donaciones), la cual fue entregada a la Base Aérea Militar SANTA CRUZ.

21.- Se efectúa por parte de la Base Aérea Militar SANTA CRUZ, la instalación de un equipo VHF.

SANTA CRUZ, 16 de junio de 1982.-

Alférez JORGE SALVADOR ISRACHE
Jefe Operativo Radar

ANEXO "DELTA"

PERSONAL OPERATIVO Y TECNICO RADAR SANTA CRUZ

CANTIDAD	INSTITUCION	FUNCION
2 Oficiales	Fuerza Aérea	Operadores (1 - Técnico - Operativo)
1 Oficial	Ejército	Operador
2 Suboficiales	Fuerza Aérea	Operadores (1 Técnico)
1 Suboficial	Ejército	Operador - Técnico

ANEXO "DELTA"

P E R S O N A L

G R A D O	APELLIDO Y NOMBRE	Nº DE LIBA	E S C A L A F O N	E S P E C I A L I D A D	O B S E R V A C I O N E S
Alférez	IBARACHE, Jorge Salvador	3.973	General	Oficial Operativo Técnico - Vigilancia y Control Aéreo.	Jefe Operativo.
Alférez	COCCHI, Guillermo	4.031	General	- - -	Curso de VYCA.
C.1°	GONZALEZ, Luis Adrian	16.205	Técnico	Electrónica - Subespecialidad: Mecánico de Radar	- - -
C.1°	RODRIGUEZ, Raúl César	16.260	Ap.Oper. y Técnico	Operador de Comunicaciones - Subespecialidad: Operador de - Radar	- - -

PERSONAL DE EJERCITO

G R A D O	APELLIDO Y NOMBRE	A R M A	E S P E C I A L I D A D	O B S E R V A C I O N E S
Teniente	VILLAR, Eduardo	Artillería	Artillería Antiaérea	Operador (Jefe de Radar-Logístico).
C.1°	PEREZ, Gabriel	Artillería	Mecánico de Radar	Mecánico - Operador.
C.1°	RODRIGUEZ, Ricardo	Artillería	Mecánico de Radar	Mecánico (Se afectó al servicio desde el 18-MAY-82 hasta el 22-MAY-82).
Sargento	MIRANDA, NN	Artillería	- - -	Afectado a seguridad .
S/C. 63	Ocho Soldados	- - -	- - -	Afectados como ayudantes de Radar y Seguridad.
P.C.	Ing. HART, Tom	- - -	- - -	Primera visita 05-JUN-82 al 06-JUN-82; Segunda visita 14-JUN-82 al 16-JUN-82
Sgto. 1°	BUSCA, NN	Artillería	Mecánico de Radar	Ayudante del Ingeniero - visita 14/16-JUN-82.

ANEXO "DELTA"

P E R S O N A L

ESTADO SANITARIO

Nº DE ORDEN	GRADO	APELLIDO Y NOMBRE	DIAGNOSTICO	OBSERVACIONES
1.-	Alférez	IERACHE, Jorge	Contractura Muscular	No afecto la operación.-

D I S C I P L I N A

Nº DE ORDEN	G R A D O	APELLIDO Y NOMBRE	C A U S A	OBSERVACIONES
			S I N N O V E D A D	

RELEVOS Y LICENCIAMIENTOS

Nº DE ORDEN	G R A D O	APELLIDO Y NOMBRE	LUGAR DONDE PASARA LA LICENCIA	O B S E R V A C I O N E S
			N O E F E C T U A R O N	

MEDIOS DE ESPARCIMIENTO Y COMUNICACION:

SE CONTO CON FUNCIONES DE CINE. COMUNICACION CON FAMILIARES EN FORMA TELEFONICA Y A TRAVES DE CORRESPONDENCIA.

DIAS DE OPERACION

TREINTA Y DOS (32) DIAS DE OPERACION

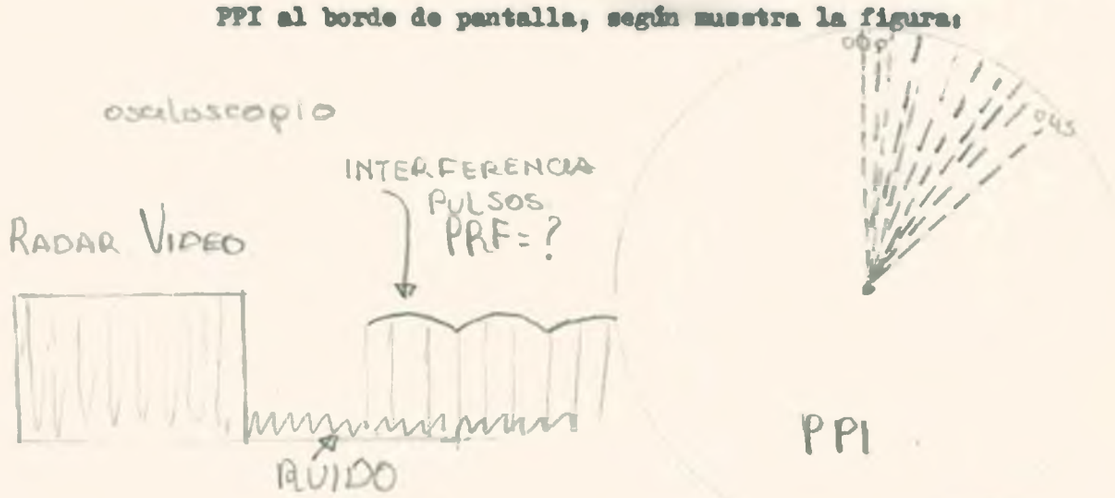
Alférez JORGE SALVADOR IERACHE
Jefe Operativo Radar

ANEXO "ECO"

INFORME POR INTERFERENCIA

04-JUN-82 21:05 horas: Se produce una interferencia en el radar; pudiéndose clasificar la misma del tipo de interferencia por saturación; logrando esta saturar el receptor del equipo de radar. Pudiéndose observar en la pantalla de los osciloscopios, pulsos de interferencias (PRF).

Dicha interferencia se visualiza en la PPI, abarcando un área desde el azimud 000° al 045°, estando dicha área totalmente cubierta por líneas punteadas, que nacían del centro de la PPI al borde de pantalla, según muestra la figura:



04-JUN-82 21:10 horas: Radar San Julian confirma dicha interferencia, según las características establecidas abarcando entre el 153° al 045° de San Julian.

NOTA: En el momento en que se produce la mencionada interferencia, se encuentra trabajando en el radar el Ingeniero TOM HART, acompañado por el Alférez D. JORGE SALVADOR IERACHE (E Gen 3973), Alférez D. GUILLERMO COCCHI (E Gen 4031) y el Cabo-Primero LUIS ALBERTO GONZALEZ (Electr 16.205).-

Alférez JORGE SALVADOR IERACHE
Jefe Operativo Radar

SITIO Y EVALUACION DE RADAR SANTA CRUZ

1. MEDIOS DE ENERGIA

Grupo Electrogeno y convertidor.

2. FACILIDAD DE ACCESO

Buena.

3. COMUNICACIONES

Equipos V.H.F, Telefono A Magneto con S.I.C. Alternativa: H.T

4. DISTANCIA VIA TERRESTRE

Del emplazamiento de Radar a la ciudad: 7 KM , en linea recta 3KM.

5. ELEVACION DEL EMPLAZAMIENTO

Aproximadamente 107 Mts.

6. INFRAESTRUCTURA AEREA CERCANA

B.A.M Santa Cruz.

7. INFRAESTRUCTURA MARITIMA CERCANA

Puerto Santa Cruz.

8. EMPLAZAMIENTO LATERAL DERECHO

Cabecera 24

9. FACILIDAD DE AGUA Y COMBUSTIBLE

Buena.

10. CLIMATOLOGIA

Lluvias periodicas , Heladas y nevada, vientos Maximos 40 KTS.

11. CARACTERISTICAS DEL TERRENO

Fangoso por Acción de la lluvia.

12. OBJETIVOS MATERIALES CERCANOS

B.A.M Santa Cruz, Puerto Santa Cruz, Regimiento 11, Ciudad.

13. CAPACIDAD DE DETECCION

Zona de Ecos fijos, 20 Millas.

14. SEGURIDAD Y DEFENSA

Minado de inmediaciones y servicio de guardia, compuesto por 3 soldados.

/// CONTI

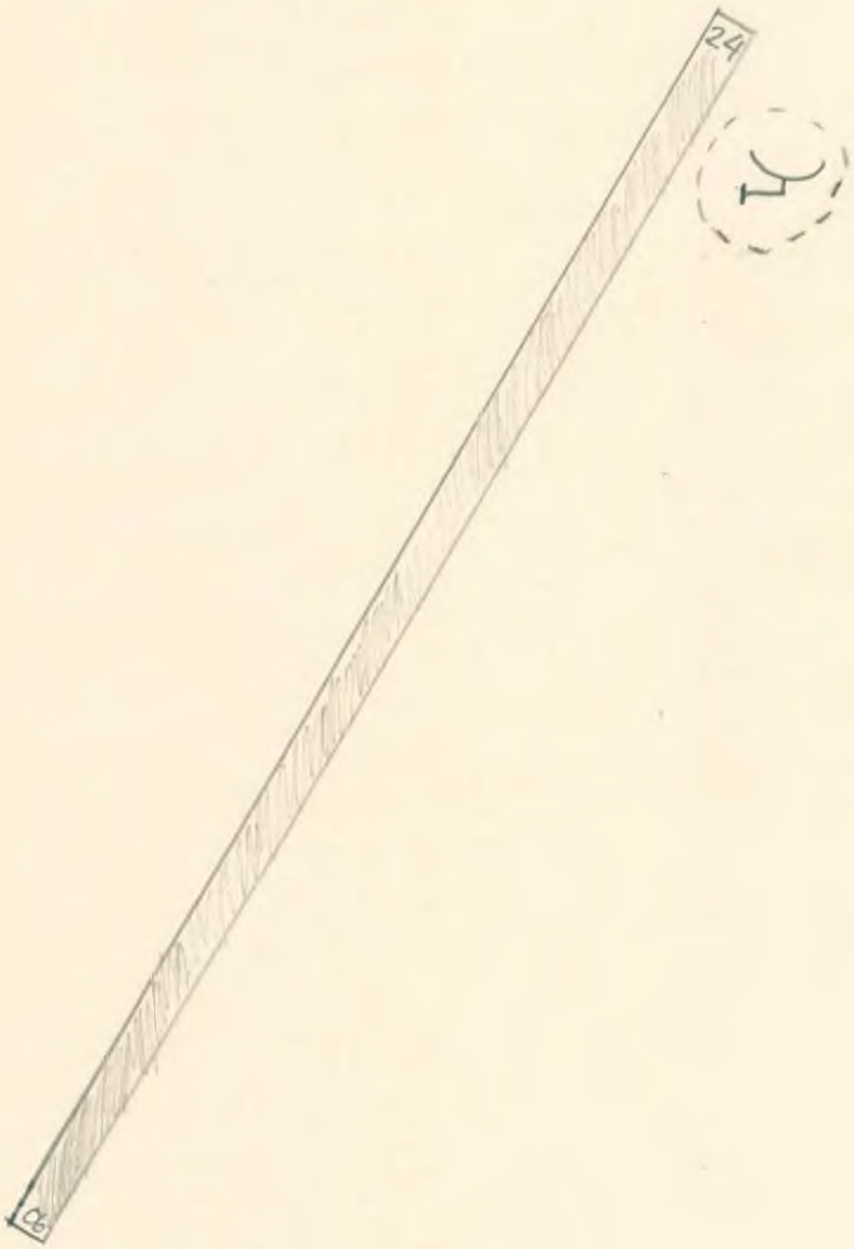
15. OBSERVACION FINAL

El sitio de emplasamiento constituye un solo sistema de blanco con la pista de la B.AM STA.CRUZ, lo cual obliga a efectuar un cambio de posición., Cabe destacar que se evaluaron otros sitios: Faro STA. CRUZ, el cual ofrece la maxima elevación de la zona con vista total al mar., Logisticamente resulta dificultoso establecer un emplasamiento de Radar con las facilidades logisticas y tecnicas con que se cuenta.

Santa Cruz, 16 de Junio de 1982

Alférez JORGE SALVADOR IERACHE
Jefe Operativo Radar

UBICACION DEL RADAR RESPECTO A LA PISTA B. A. M. SANTA CRUZ



REQUERIMIENTOS DE ELEMENTOS PARA MANTENIMIENTO RADAR

RAM SANTA CRUZ

1º) Lubricante para Grupo Electrógeno: Aceite YPF 907
Consumo Mensual: 128 litros (operación 24 hs.)

Existencia: ---

2º) Consumo de Combustible Mensual: 9.000 litros de GASOIL.
Existencia: ---

3º) Grasa lubricante: YPF 1007 ó AEROSHELL 7
Consumo: 2 latas por mes.
Existencia: ---

4º) Aceite lubricante AEROSHELL 500 ó YPF 1500: Una caja de 24 latas.
Existencia: 2 latas.

5º) Aceite MAGNETROM UNIVOLTIO 33 ó YPF 64 (Aceite transformadores).
Existencia: Una lata.
Requerimiento: Una lata.

6º) Aceite lubricante WD 40 (AEROSOL)
Consumo: 8 por mes.
Existencia: ---

7º) Grasa Grafito: 3 latas.
Existencia: ---

8º) Aceite Hidráulico FLUIDO 4: 6 latas.
Existencia: ---Cuatro.

9º) Aceite Hidráulico para Frenos: Una lata.
Existencia: ---

10º) Alcohol ISOPROPILICO: Un litro.
Existencia: Un litro.

11º) Matafuego para Combustibles.

12º) Matafuego para fuego eléctrico.

13º) Aspiradora para limpieza en cabina operativa.

14º) Alfombra de goma para piso de cabina operativa.
Medidas: 3,50 m de largo x 2,50 m de ancho.

15º) Jabón en polvo.

16º) Trapos libre de lino.

/////...

/////...

17º) Cinta aislandera: 5 rollos.

18º) Trapos de retazos para limpieza general.

19º) Un enchufe triple.

SANTA CRUZ, 8 de junio de 1982.-

Alférez JORGE SALVADOR IBARCHE
Jefe Operativo Radar

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR
BASE AEREA MILITAR SANTA CRUZ
SECCION COMUNICACIONES

INFORME DE COMUNICACIONES

1. El presente informe se puede sintetizar en lo siguiente:

1°) Se inicia el operativo con las instalaciones del cableado telefónico de campaña con medios propios, contándose con 5.000 metros de cable y 10 teléfonos tipo TA-312 los cuales fueron instalados en su totalidad. Ello motivó tener que recurrir a la Empresa ENTEL, debido a los multiples requerimientos de tipo telefónico, lo cual evitó en gran / parte el uso de material propio, escaso en ese momento. Esto facilitó y agilizó las comunicaciones telefónicas, debiéndose tener en cuenta el hecho de contar con la reparación y mantenimiento por parte de personal especializado, del material provisto por dicha empresa.

2°) Se instala un servicio de teletipo entre la sección meteorología de la Base Aérea Militar "Santa Cruz" y el Servicio Meteorológico Nacional, además de un servicio de radiofotos meteorológicas.

3°) El Puesto Comando sito en la Comisaría de Puerto Santa Cruz, contó// también con una teletipo SIEMENS (T-1000) entre éste y el mismo organismo en la localidad Comodoro Rivadavia. El material anteriormente citado también fue provisto por la Empresa ENTEL. El tráfico de tipo "calificado", se cursó a través de la red de teletipo punto a punto, siendo procesado por sistema LINCE y equipamiento provisto a la Sección Claves.

4°) La Base Aérea Militar "Santa Cruz", se integra a la red de HF con // equipamiento TR-62-H "GRINEL", sintonizador (TR-62) utilizándose dos tipos de antenas:

a) Una de 9 MHZ

b) Una del tipo CITEFA

utilizándose las mismas de acuerdo a las necesidades. El enlace se efectúo en código entre las demás estaciones y como material accesorio, para caso de corta energía, se contó con un grupo electrógeno y dos baterías de 12 V 180 Ampéres.

5°) La red de VHF se formó con tres equipos VHF-AM VEKER, lográndose la comunicación entre la Torre de Control, el Puesto Comando, Aviones en vuelo y el radar respectivamente, a pesar de las irregularidades del terreno y la distancia. Ello se logró presumiblemente gracias a las bondades del equipamiento y a la instalación de sus respectivas antenas en lugares altos y libres de elementos físicos que produzcan interferencia. En todos los casos las antenas fueron colocadas con cable coaxil de 75 OHM, lográndose comunicaciones fluidas sin inconvenientes de tipo técnico, operandosé de acuerdo a los códigos convenidos.

6°) La Artillería Antiaérea contó con equipos portátiles del tipo HANDIE COM, entre las piezas y su respectivo Jefe.

Mismo equipamiento fue provisto al Grupo Técnico, quién pudo operar entre éste y los servisios de pista y apoyo técnico.

7°) El personal de Ejército y la Armada, instaló en el Puesto Comando // equipamientos de radio para mantener comunicaciones interarmas, pero por lo general poco usado y en algunos casos el equipamiento fue deficiente.

8º) El personal de comunicaciones estuvo integrado por un jefe y un encargado, cuatro operadores de comunicaciones, un técnico, tres teletipistas y cinco soldados Clase 1963 con funciones de operadores telefónicos y estafetas.

9º) Se adjunta al presente informe Anexos 1, 2 y 3.

FUERZA AEREA ARGENTINA
BASE AEREA MILITAR "SANTA CRUZ"
SECCION COMUNICACIONES

PUERTO SANTA CRUZ, 17 de junio de 1982.-

OBJETO: Informe Final Despliegue Sección Comunicaciones.-

AL JEFE DE OPERACIONES DE LA BASE AEREA MILITAR "SANTA CRUZ"

1. Elevo al señor Jefe el presente informe, relacionado con las actividades desarrolladas por la Sección Comunicaciones, de acuerdo al siguiente detalle:

1°) Se inicia el operativo con las instalaciones del cableado telefónico de campaña con medios propios, contándose con 5.000 metros de cable y 10 teléfonos tipo TA-312 los cuales fueron instalados en su totalidad. Ello motivó tener que recurrir a la Empresa ENTEL, debido a las multiples requerimientos de tipo telefónico, lo cual evitó en gran parte el uso de material propio, escaso en ese momento. Esto facilitó y agilizó las comunicaciones telefónicas, debiéndose tener en cuenta el hecho de contar con la reparación y mantenimiento por parte de personal especializado, del material provisto por dicha empresa.

2°) Se instala un servicio de teletipo entre la sección meteorológia de la Base Aérea Militar "Santa Cruz" y el Servicio Meteorológico Nacional, además de un Servicio de radiofotos meteorológicas.

3°) El Puesto Comando sito en la Comisaria,de Puerto SantaCruz, contó también con una teletipo SIEMENS (T-1000) entre éste y el mismo organismo en la localidad de Comodoro Rivadavia. El material anteriormente citado también fue provisto por la Empresa ENTEL. El tráfico de tipo "calificado", se cursa a travéz de la red de teletipo punto a punto, siendo procesado por sistema LINCE y equipamiento provisto a la Sección Claves.

4°) La Base Aérea Militar "Santa Cruz", se integra a la red de HF con equipamiento TR-62-H "GRINEL", sintonizador (TR-62) utilizándose dos tipos de antenas:

a) Una de 9 MHZ.

b) Una del tipo CITEFA.

utilizándose las mismas de acuerdo a las necesidades. El enlace se efectúo en código entre las demás estaciones y como material accesorio, para caso de corta energía, se contó con un grupo electrógeno y dos baterías de 12 V 180 AMP.

5°) La red de VHF se formó con tres equipos VHF-AM VEKER, lográndose la comunicación entre la Torre de Control, el Puesto Comando, Aviones en Vuelo y el radar respectivamente, a pesar de las irregularidades del terreno y la distancia. Ello se logró presumiblemente gracias a las bondades del equipamiento y a la instalación de sus respectivas antenas en lugares altos y libres de elementos físicos que produzcan interferencia. En todos los casos las antenas fueron colocadas con cable coaxil de 75 OHM, lográndose comunicaciones fluidas sin inconvenien-

///

///

tes de tipo técnico, operándose de acuerdo a los códigos convenidos.

6°) La Artillería Antiaérea contó con equipos portátiles del tipo HANDIE COM, entre las piezas y su respectivo Jefe.

Mismo equipamiento fue provisto al Grupo Técnico, quién pudo operar entre éste y los servicios de pista y apoyo técnico.

7°) El personal de Ejército y de la Armada, instaló en Puesto Comando equipamientos de radio para mantener comunicaciones interarmas, pero por lo general poco usado, y en algunos casos el equipamiento fue deficiente.

8°) El Personal de Comunicaciones estuvo integrado por un Jefe y un Encargado, cuatro operadores de comunicaciones, un técnico, tres teletipistas y cinco soldados Clase 1963 con funciones de operadores telefónicos y estafetas.

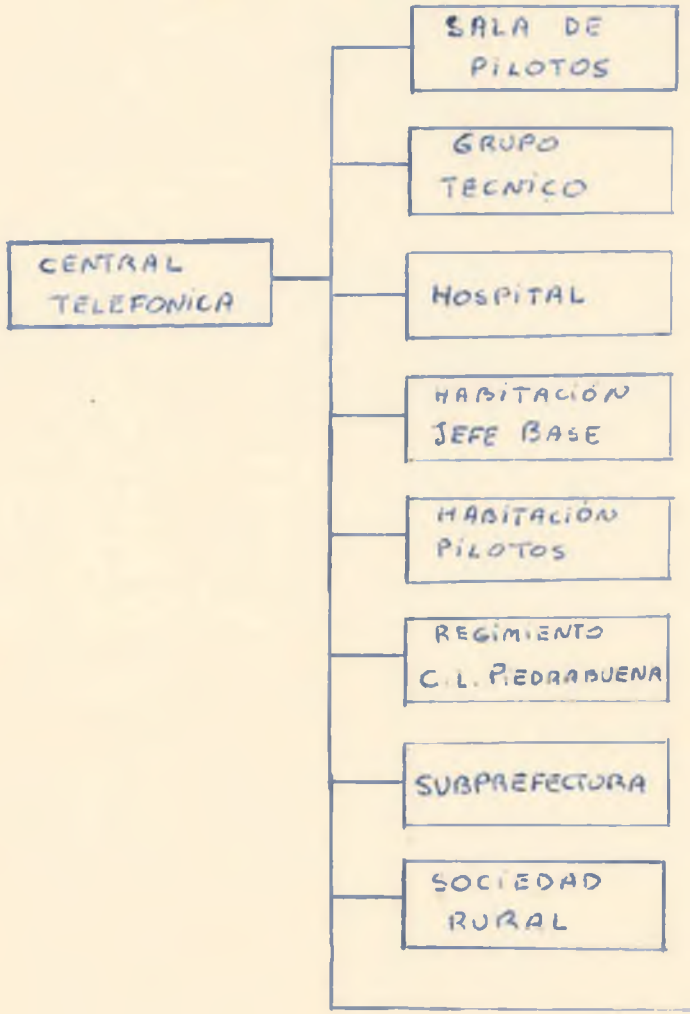
9°) Se adjunta al presente informe Anexos 1, 2 y 3.-

Teniente ENRIQUE EDUARDO MICHEL
Jefe Comunicaciones B.A.M. "SANTA CRUZ"

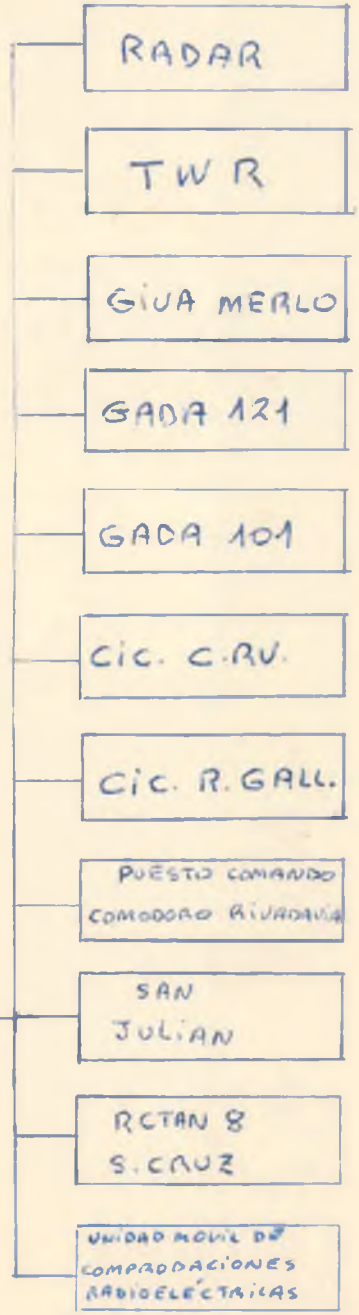
Hoja 2.

(ANEXO 1)

RED TELEFONOS CAMPAÑA



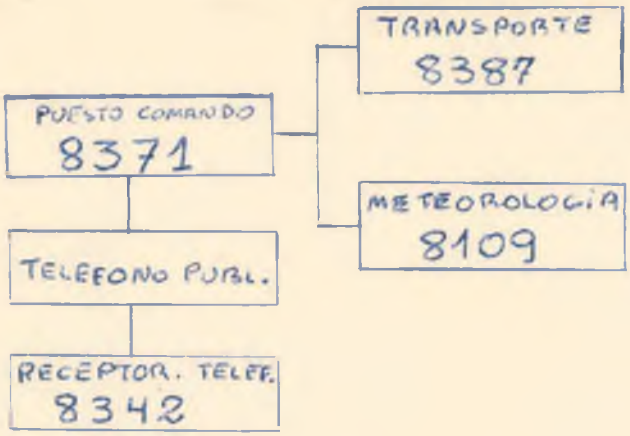
RED TELEFONOS PUNTO A PUNTO



(ANEXO 2)

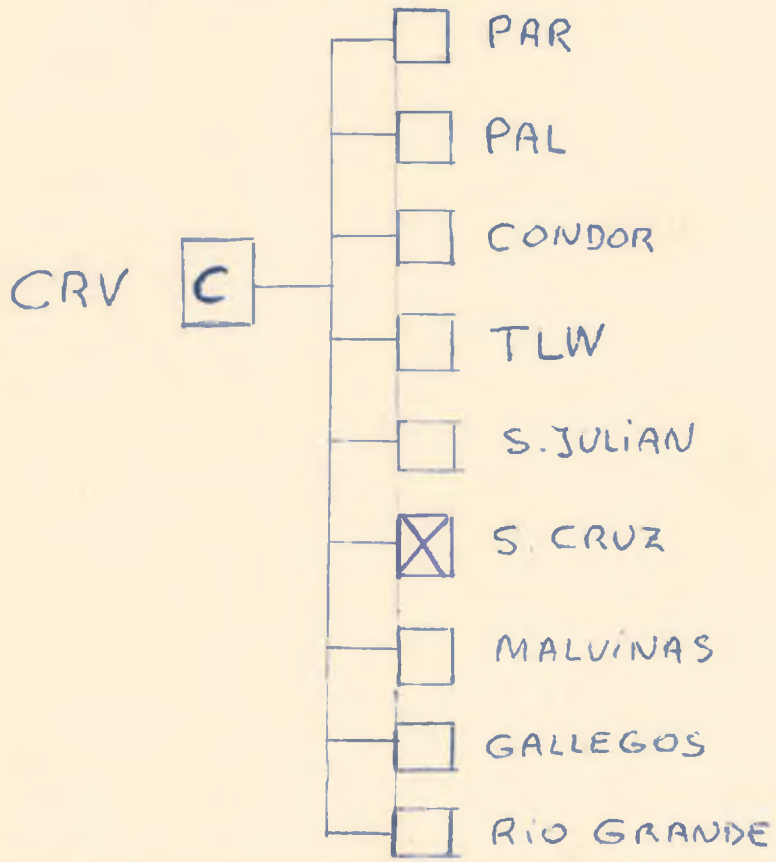
(A)

TELÉFONOS AUTOMÁTICOS ENTEL



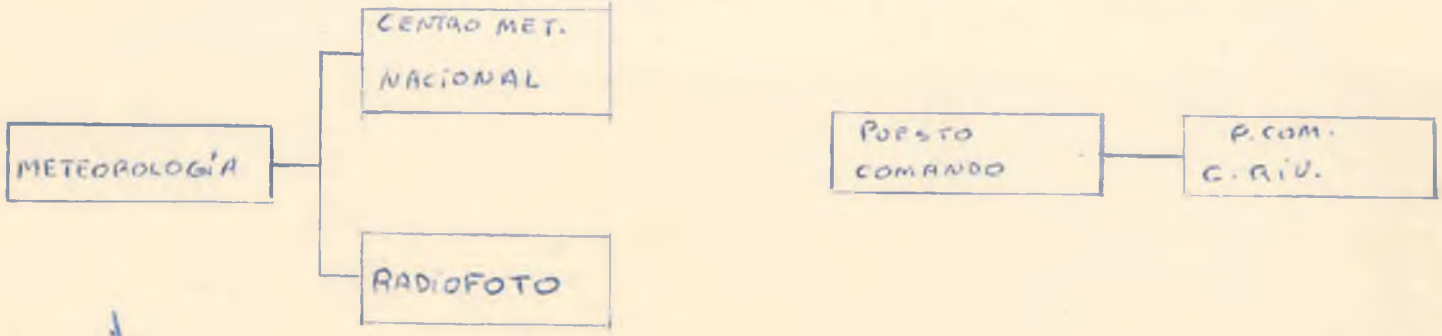
(B)

RED HF GRINNEL



(C)

TTY PUNTO A PUNTO (MICRO ONDAS)



BASE AEREA MILITAR SANTA CRUZ
SECCION COMUNICACIONES

Anexo " 3 "

SE DETALLA A CONTINUACION NOMINA DEL MATERIAL PERTENECIENTE AL "GICE" INSTALADO EN BAM "SCZ":

GRINEL TR 62-H	C/U 2	MAT:	0146-0122	E/S
SINTONIZADOR ANTENA (TR 62)	C/U 1	"	0124	"
MICROTELEFONO GRINEL	C/U 2	S/M:		"
ANTENA 9 MHZ	C/U 2	"		"
CABLEADO COMPLETO GRINEL	C/U 1	"		"
COLLING KWM-2A	C/U 1	MAT:	16457	"
CONSOLA 312 B-5	C/U 1	"	9083	"
FUENTE PM-2	C/U 1	"	20026	"
MIC. COLLING M M 1	C/U 1	"	041	"
BOLSA DE CRISTALES	C/U 1 (COMPLETA)	"	-	"
DALPAR	C/U 1	"	1038	"
TTY T-100	C/U 1	"	3533342	"
CITEFA	C/U 1	"	09	"
GEL NAFTERO	C/U 1	"	10155	"
SKY	C/U 2	"	143810-143814	"
CARGADOR BAT SKY	C/U 1	"	145931	"
VHF-AM BEKER	C/U 3	"	7689-7675	"
				"
CABLEADO 220V (BEKER)	C/U 2	S/M	-	"
CABLEADO 28V (")	C/U 1	"	-	"
CENTRAL TELEFONICA SB/22/PT	C/U 1	MAT	51759	"
CARGADOR INDIVIDUAL HC	C/U 6	"	28-06-31-	"
			21-20-29	"
H.C.	C/U 6	"	40021-40110-	"
			40072-40042-	"
			40106-40040	"
T.E. CAMPAÑA	C/U 10	"	70715-70022	"
		"	70521-70543	
		"	70485-70434	"
		"	70464-70428	"
		"	70427-70568	"

SE DETALLA A CONTINUACION NOMINA DEL MATERIAL PERTENECIENTE AI IA III BRIGADA AEREA.

C/U	DESIGNACION DEL MAT.	DESTINO INTER.	OBSERVACIONES
1	TEVYCOM AM 1E/FUENTE/ MIC./ANT.	DEPOSITO	
2	CARGADOR HT INDIVIDUAL	GT.	CANTIDAD 1(UNO).
3	H. TALKIE	GT.	Nrs.(11111) (11324) Radio (11122)

- /// -

- /// -

6	PILAS H.COM.		Nuevas
2	BATERIAS WAOLUX 12x/180 AMP	RADIO	-
1	CARGADOR MULTIPLE/FUENTE	RADIO	-
4	H. COM	ARTILLERIA	Mat. 35342/46/47/44.

J Teniente ENRIQUE EDUARDO MICHEL
Jefe Comunicaciones B.A.M."SANTA CRUZ"

FUERZA AEREA ARGENTINA
BASE AEREA MILITAR SANTA CRUZ
SECCION COMUNICACIONES

NOMINA DEL PERSONAL MILITAR SUPERIOR Y SUBALTERNO DESPLEGADO EN BASE AEREA SANTA CRUZ.

Ten. D.	MICHEL, Enrique Eduardo	Jefe Com.	(E.Gen.4376).-
S.A.	GOMEZ, Guillermo	Encargado	(Com.11202).-
C.	CASCO, Rubén Dario	Mecom.	(Mecom.18546).-
C.	GIORGIUTTI, Gustavo	"	(Mecom.18787).-
C.	LLANOS, Ricardo	Op.Com.	(Op.Com.19278).-
C.	BONAVITA, Carlos Raul	T.T.Y.	(Ofc.19044).-
C.	PEREYRA, José Carlos	Mecom.	(Mecom.5231).-
C.	PEREZ, César Augusto	Op.Com.	)Gen.6152).-
C.	CASCO, Victorio Nestor	T.T.Y.	(Ofc.5407).-

Personal de Tropa C/63 perteneciente a la III Brigada Aérea.

S/C 63	VACCAREZZA, Gustavo	Oper.Telefonista.-
S/C 63	GUDIÑO, Daniel	Oper.Telefonista.-
S/C 63	MOLINA, Hugo	Oper.Telefonista.-
S/C 63	MEDINA, Víctor	Oper.Telefonista.-
S/C 63	GARAY, José	Oper.Telefonista.-

Teniente ENRIQUE EDUARDO MICHEL
Jefe Comunicaciones B.A.M."SANTA CRUZ"

FUERZA AEREA ARGENTINA
BASE AEREA MILITAR "SANTA CRUZ"
SECCION INTELIGENCIA

ANEXO 4

M E M O R A N D U M

PARA INFORMACION DE: JEFE BASE AEREA MILITAR "SANTA CRUZ.-

PRODUCIDO POR: LA SECCION INTELIGENCIA DE LA BASE AEREA MILITAR SANTA CRUZ.-

Puerto Santa Cruz, 19 de junio de 1982.-

ASUNTO: Elevar Informe Final.-

PERSONAL

1. La cantidad de personal asignado a la Sección, resultó suficiente para la realización de las tareas correspondientes a la Inteligencia Aérea, Cifrado y Descifrado de Mensajes y actividades de Contrainteligencia.

2. El personal se desempeñó con profesionalismo y empeño en todo momento, dedicando su capacidad en bien de la misión y en toda otra actividad que se le encomendo; se adjunta Anexo "ALFA", con la nómina del Personal de Inteligencia de la Base Aérea Militar "Santa Cruz".

INTELIGENCIA AEREA

3. La actividad de "REUNIONES PREVIAS AL VUELO" (RPV), se llevaron a cabo diariamente informándose al personal de pilotos, sobre el poder naval y aéreo del oponente y sobre sus sistemas de armas, de acuerdo a la bibliografía recibida del Comando de la Fuerza Aérea Sur (CFAS), y actualización permanente sobre la situación general en "Malvinas", de acuerdo a los mensajes recibidos diariamente.

4. Además se informó, en "BUSQUEDA Y SALVAMENTO" (B y S) sobre la supervivencia en el mar, actividad que se reiteró en todas las RPV, de la que surgió las deficiencias de traje antiexposición, balsas salvavidas y ración de supervivencia en el mar, para el personal convocado que, realizaron Exploración en el mar y Eventual Reconocimiento.

5. En todas las misiones de Exploración y Reconocimiento Eventual y Ofensivo sobre el mar, se realizaron los INTERROGATORIOS A LAS TRIPULACIONES DE COMBATE (ITC), consistiendo en 49 (CUARENTA Y NUEVE) ITC, de Eventual Reconocimiento por las aeronaves T3-60 - Aerostar - LV MSN - LV MSN y IA 50 - T-119; y 20 (VEINTE) ITC de Reconocimiento Ofensivo (IA-58) y 4 (CUATRO) ITC al personal de la aeronave guía a Malvinas (MU 2 B 60/ LV ODZ).

OFICINA DE CIFRADOS

6. El material utilizado en dicha Oficina, un HC 500, se adaptó a las circunstancias sin novedad.

OTRAS ACTIVIDADES

7. La Sección Inteligencia de la Base Aérea Militar "Santa Cruz", opera a partir

///

///

del día 12-ABR-82, en oportunidad de instalarse la Unidad en el Departamento de Puerto Santa Cruz (Pcia. de Santa Cruz), teniendo su asiento en el Puesto Comando, en la Comisaría del Departamento en cuestión.

8. Al quedar instalada la Sección Inteligencia, se hace cargo de la misma por orden del Jefe de la Base, Comodoro D. HUGO OSCAR CHAMPAGNATTI (E Air 1407), el Alférez D. LUIS EUGENIO BLANCHET RUBIO (E Air 3774) como Jefe y el Suboficial Ayudante HECTOR EUGENIO GONZALEZ (Icia 11530) como Encargado; comenzando de inmediato la preparación de gráficos para las Exposiciones Previas al Vuelo (EPV). Asimismo, se pone en funcionamiento la Oficina de Cifrados (Ver Anexo "ALFA", nómina del Personal de Claves).

9. El día 12-ABR-82 a las 19:45 horas, se recepcionó la información relacionada con la presencia de un Capitán de la Armada Chilena de nombre LUIS MIQUELE; de acuerdo a lo informado por el Suboficial Principal FRANCISCO MORO (FA). Se elevó un informe por mensaje, ampliado por nota al CFAS A-2 para su conocimiento; continuándose la búsqueda en forma exhaustiva, la que arrojó un resultado infructuoso.

10. El día 13-ABR-82 a las 07:30 horas, efectuaron su presentación a la Sección Inteligencia el Suboficial Auxiliar ANTONIO RAUL DI COSTA (Icia 13737) y el Cabo Principal MARIO FERNANDO JUAREZ (Icia 14967), integrándose los causantes a la dotación de la Sección.

11. Por orden del CFAS A-2, se elevan Partes de Novedades de la Sección Inteligencia a las 09:00 y 18:00 horas, hasta nueva orden.

12. El 14-ABR-82 a las 10:30 horas, se confeccionó un Informe Espontáneo (Situación Psicosocial), con referencia a la Soberanía en las "Islas Malvinas", elevándose el mismo al CFAS A-2.

13. A las 17:00 horas, efectuó su presentación el Mayor D. DANILO ALBERTO SAMBUELLI (E Gen 2097), haciéndose cargo de la Jefatura de la Sección Inteligencia y a las 19:30 horas, lo hace el Suboficial Auxiliar ORLANDO JOSE FALCON (Icia 12590), quién comienza a desempeñarse como Encargado de la Sección Inteligencia. Quedando de esta forma completa la dotación de la Sección.

14. Se realizan tareas de Contrainteligencia, las que consisten en:

1°) Control de Población, referidas a ciudadanos extranjeros, periodistas, etc.

2°) Control de líneas telefónicas.

3°) Control Aeroportuario.

15. El Personal de Suboficiales de la Sección Inteligencia, colaboró en la preparación y armado de Bombas "NAPALM", como así también en todos los vuelos de Exploración sobre el mar y Eventual Reconocimiento.

16. El Jefe de la Sección Inteligencia, representó en dos actos conmemorativos al "25 de Mayo" de este Departamento, al Jefe de Unidad, en el Colegio Secundario N° 8 "Naciones Unidas" y en el Jardín de Infantes "Tamborcito de Tacuarí".

17. Entre los días 07 y 08-JUN-82, el Personal de Inteligencia organizó la evacuación de heridos, en la Plataforma del Aeródromo (AD) Santa Cruz (SCZ), hacia los aviones arribados, en helicópteros y ambulancias desde el buque hospital "BAHIA PARAISO".

18. El AD SCZ, era sobrevolado en horas nocturnas por aviones no identificados,-

///

lográndose luego de establecerse una "Alarma Roja" y haberlo ametrallado y cañoneado, que dichas aeronaves pertenecían a la Armada Argentina; incidente recibido de dicha novedad en Torre de San Julián, como asimismo los cambios del "Plan de Vuelo", en vuelo, ocasionando consecuentes alarmas; también se notaba el desconocimiento de los indicativos de reconocimiento.

19. La Fuerza Ejército contó para la realización del mantenimiento de sus radares, en especial en AD SCZ, un especialista de nacionalidad norteamericano, llamado — TOM HURT, personal que estaba muy interesado en los lugares de instalación de los mismos dentro del país, como asimismo donde se encontraban los Radares de Vigilancia, — los Radares CONTROVS, Directores de Tiro de Artillería, los Misiles ROLAND, y muy especialmente interesado en conocer el sexto Radar de Ejército, igual al instalado en Santa Cruz "ALERTA MK2 CARDION"; el mismo fue inspeccionado en dos visitas, la primera del 05 al 06-JUN-82 y la segunda del 14 al 16-JUN-82, perteneciente al GADA 101 de Boulogne.

20. El personal asignado a la función de seguridad de la Fuerza Ejército, confundió el ascenso del lucero, con un fenomeno "OVNI", notándose en esto una falta de instrucción.

21. Personal de la propia Fuerza cometió un error de percepción, desde la Torre de Control, al observar hacia el Norte la aproximación de tres helicópteros, provocando la instauración de la "Alarma Roja", y la salida de una Escuadrilla de IA-58.

22. La Unidad fue visitada en tres oportunidades por periodistas, el primer grupo arribó desde Río Gallegos y lo componían por Revista Gente: GRACIELA COCCISE y JULIO CARTIER, por 7 Días: JOSE PORTA y MARIO PAGANITTI, por ATC: HECTOR CARBALLO, por DIN: CARLOS CARRION, por ILA: EDUARDO BOTADA; el segundo grupo por LUISA CORRADINI de Editorial "Perfil" y corresponsal de "La Semana" y "Revista 10", la acompañaba el fotógrafo MARIO MANUSIA; el tércer grupo por la "Revista Somos": JORGE ALI, por la Editorial Atlántida el fotógrafo HUMBERTO SPERANZA y por la Agencia DIN MARCELO RONEA.

23. Arribaron al AD SCZ, PEDRO RANIERI y MIGUEL ANGEL OLIVASTRI representantes de CITEFA con credenciales avaladas por el Comodoro (R) D. HECTOR NAZARENO CIROTTI, quienes efectuaron su presentación a la Fuerza Ejército destacados en SCZ.

24. Se adjunta listado de las Estaciones de los Radioaficionados, dentro de la influencia de la localidad de Puerto Santa Cruz (Ver Anexo "BRAVO").

25. Esta Sección, entre otras tareas ha confeccionado el "Diario de Guerra", de lo cual se han redactado los párrafos precedantes, asimismo, ha elevado el Informe Final Diario de todas la misiones de Exploración y Reconocimiento, que ha realizado la Unidad.-

Mayor DANILO ALBERTO SAMBUELLI
Jefe Sección Inteligencia

ANEXO "ALFA"

P E R S O N A L

NOMINA DE PERSONAL MILITAR SUPERIOR Y SUBALTERNO DE LA SECCION INTELIGENCIA DE LA B.A.M. "SANTA CRUZ"

Nº DE ORDEN	G R A D O	APELLIDO Y NOMBRE	Nº DE MESA	E S C A L A F O N	E S P E C I A L I D A D	C A R G O
1.-	Mayor *	SAMBUELLI, Danilo Alberto	2.097	General	Oficial de Inteligencia	Jefe Sección Inteligencia.-
2.-	S.A. *	GONZALEZ, Héctor Eugenio	11.530	General	Auxiliar de Inteligencia	Encargado Oficina de Cifrados.-
3.-	S.Aux. **	FALCON, Orlando José	12.590	General	Auxiliar de Inteligencia	Encargado Inteligencia Aérea.-
4.-	S.Aux. ***	DI COSTA, Antonio Raúl	13.727	General	Auxiliar de Inteligencia	Encargado Contrainteligencia.-
5.-	S.Aux. *	BENITEZ, Gustavo Adolfo	12.598	Administración	Oficinista	Operador de Claves.-
6.-	C.P. ***	JUAREZ, Mario Fernando	14.967	General	Auxiliar de Inteligencia	Auxiliar Contrainteligencia.-
7.-	Cabo *	VEGA, La Cruz Alcides	19.045	Administración	Oficinista	Operador de Claves.-

DESTINOS DE ORIGEN DEL PERSONAL

* = III Brigada Aérea.-

** = Regional Inteligencia Oeste.-

*** = Jefatura II - Inteligencia.-

FUERZA AEREA ARGENTINA
BASE AEREA MILITAR "SANTA CRUZ"
SECCION INTELIGENCIA

SECRETO

ANEXO "BRAVO"

NOMINA DE ESTACIONES RADIOELECTRICAS [redacted] DE PUERTO SANTA CRUZ

Nº DE ORDEN	APELLIDO Y NOMBRE	Nº DE DOCUMENTO	D O M I C I L I O	C A R A C T E R I S T I C A S		
1.-	THOMPSON, Katalina C. de		Avda. Piedrabuena 318	LU 4 XAH	Argentina	Yaesu 101 E
2.-	CAR ROLLIT, Leslie Harold	1.531.275	25 de mayo 781	LU 1 XCB	"	Yaesu FT 400 dx.
3.-	COZZETTI, Carlos Alberto	4.050.990	San Juan Bosco 800	LU 3 XAQ	"	Casero, A.M.
4.-	PAGNIO, Clara M. Alvarez de	2.050.225	9 de julio 884	LU 3 XOC	"	Casero, A.M.
5.-	LEWIS, Teodoro Gilberto	1.517.676	Avda. Roca 300	LU 2 XAJ	"	A.M.
6.-	QUINTAS, Filomena de		Belgrano 48	LU 4 XCC	"	B.E.H., A.M.
7.-	BOROJOVICH, José Luís	7.972.532	San Juan Bosco 713	LU 1 XF	"	Kenwood TS 120
8.-	MARQUEZ, Juan		Belgrano 303	LU 1 XBP	"	Yaesu 101 ZM
9.-	CONROY, Muriel Edith M. de	2.311.423	Estancia "La Suerte"	LU 8 XAX	"	Casero, A.M.
10.-	CLEMENTE, Osvaldo	7.313.415	Estancia "La Santacruceña"	LU 8 XBL	"	Yaesu 707
11.-	FEU, Fortín	1.529.483	Estancia "Cordon Alto".	LU 7 XCB	"	BEH, A.M.
12.-	PIÑERO, Matías	7.313.428	Estancia "La Florinda"	LU 9 XBR	"	
13.-	STIGLIANO, Antonio Héctor	7.316.895	Estancia "Duraike"	LU 7 ARM	"	A.M. unicamente
14.-	HALLIDAY, Guillermo	7.313.420	Estancia "El Zorro"	LU 8 XB	"	A.M.
15.-	WALLIS, Alfredo Tomás Charles	7.321.132	Estancia "Sarita"	LU 6 XB	"	
16.-	COZZETTI, Lucía Concepción	9.795.764	Estancia "La Maggie"	LU 6 XC	"	A.M.
17.-	WATSON, Carlos David	1.516.087	Estancia "El Mendocino"	LU 7 XD	"	
18.-	WATSON, María Elena FEU de	4.598.643	Estancia "La Argentina"	LU 3 XCM	"	BEH A.M.
19.-	MUR, María Cuatti de	6.965	Estancia "La Montevideo"	LU 4 XF	"	
20.-	PEREZ COMPANC, Jorge Gregorio	4.150.211	Estancia "San Ramón"	LU 1 XCZ	"	BLU

Perez

SECRETO

CUMPLIMIENTO OF POR DIA A PARTIR 01 MAY 82 EN B.A.M. SCZ

1 - OF - 101 05 MAY 82
2 IA-58
GATO
12:30
E y R
14:30

2 - OF - 102 05 MAY 82
2 IA-58
GAUCHO
15:30
E y R
17:30

3 - OF - 103 12 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
14:00
E y R
18:00

4 - OF - 104 13 MAY 82
TS 60
PLATINO I
14:00
E y R
18:00

5 - OF - 105 13 MAY 83
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

6 - OF - 106 15 MAY 82
4 IA-58
POKER
" H "
TRASLADO Y ROF EN MLV
SIN DATOS - NO SE FORMULAN SUGE-
RENCIAS

7 - OF - 107 14 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
09:00
E y R
12:00

8 - OF - 108 15 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
15:00
E y R
18:00

9 - OF - 109 15 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
09:00
E y R
12:00

10 - OF - 110 16 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
09:00
E y R
12:00

11 - OF - 111 16 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
15:00
E y R
18:00

12 - OF - 112 18 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
09:00
E y R
12:00

13 - OF - 113 19 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

14 - OF - 114 18 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
15:00
E y RZ
18:00

15 - OF - 115 19 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

16 - OF - 116 20 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

17 - OF - 117 20 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

18 - OF - 118 21 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

19 - OF - 119 21 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

20 - OF - 120 22 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

21 - OF - 121 22 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

22 - OF - 122 23 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

23 - OF - 123 23 MAY 82
1 G II
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

24 - OF - 124 24 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

25 - OF - 125 24 MAY 82
1 G II
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

26 - OF - 126 25 MAY 82
1 G II
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

27 - OF - 127 25 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

28 - OF - 128 26 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

29 - OF - 129 26 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

30 - OF - 130 27 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
11:00
E y R
12:00

31 - OF - 1251 27 MAY 82
2 IA-58
GAUCHO
15:00
TRASLADO Y ROF A MLV
SIN HORA ARR

32 - OF - 1257 28 MAY 82
3 IA-58
FIERRO
09:00
TRASLADO MATERIAL Y EVENTUAL AOT
SIN DATOS ARR

33 - OF - 131 28 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

34 - OF - 1265 29 MAY 82
3 IA-58
MAYO
12:30
TRASLADO Y EVENTUAL AOT EN MLV
14:40

35 - OF - 132 31 MAY 82
1 TS 60
PLATINO
09:30
E y R
12:00

36 - OF - 133 31 MAY 82
1 TS 60
PLATINO
15:00
E y R
18:00

37 - OF - 134 01 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

38 - OF - 135 01 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

39 - OF - 136 02 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

40 - OF - 137 02 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

41 - OF - 138 03 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

42 - OF - 139 03 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

43 - OF - 1301 03 JUN 82
3 IA-58
POKER
15:30
E y R
17:00

44 - OF - 1299 03 JUN 82
3 IA-58
FIERRO
14:00
E y R
15:30

45 - OF - 140 04 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

46 - OF - 141 04 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

47 - OF - 142 05 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

48 - OF - 143 05 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

49 - OF - 144 06 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

50 - OF - 145 06 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

51 - OF - 146 07 Jun 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

52 - OF - 147 07 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

53 - OF - 148 08 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

54 - OF - 149 08 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

55 - OF - 1320 08 JUN 82
2 IA-58
GURI
14:00
E y R
15:30

56 - OF - 1322 08 JUN 82
2 IA-58
TERO
15:30
E y R
17:00

57 - OF - 150 09 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

58 - OF - 151 09 JUN 82
1 TS 60
PLATINO
15:30
E y R
18:00

59 - OF - 152 10 JUN 82
1 TS 60
PLATINO I
09:30
E y R
12:00

60 - OF - 153 10 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

61 - OF - 1333 10 JUN 82
2 IA-58
BAGRE
15:30
E y R
17:00

62 - OF - 1336 10 JUN 82
2 IA-58
NAHUEL
14:00
E y R
15:30

63 - OF - 154 11 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
09:30
E y R
12:00

64 - OF - 155 11 JUN 82
2 IA-58
NAHUEL
15:00
E y R
16:30

65 - OF - 156 12 JUN 82
1 TS 60
PLATINO II
09:30
E y R
12:00

con Hugo Giampaoletti

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR
BASE AEREA MILITAR SANTA CRUZ

SECRETO

ANEXO 5

EVACUACIONES

PRIMERA EVACUACION

1. La primera evacuación se realizó entre los días 052100 Jun y 061800 Jun 82. Los evacuados en un total de 160 estaban compuestos por:

1°) 60 Náufragos de Armada.

2°) 7 Heridos de Fuerza Aérea (Ambulatorios)

3°) 93 Heridos de Ejército (39 Camillas 54 Ambulatorios)

2. La evacuación se cumplió en dos etapas:

1°) Primera etapa: Traslado desde Alta Mar hasta el Aeropuerto por medio de (2) Helicópteros Sea King que realizaron 10 vuelos entre el Barco BAHIA PARAISO y el Aeropuerto y desde allí por medio de 1 C-130 (mixto 18 camillas resto Ambulatorios) y 3 F-28 (1 ARA para naúfragos, 1 F-28 (9 camillas) y 1 F-28 (Ambulatorios). La evacuación se realizó entre las 052100 Jun y 060400 Jun 82.
Los aviones evacuaron al personal a CRV - EPO y PAL. En esta etapa se evacuaron 139 personas de acuerdo con el siguiente detalle:

a) 60 Náufragos de Armada.

b) 7 Heridos de Fuerza Aérea (Ambulatorios)

c) 72 Heridos de Ejército (27 Camillas y 45 Ambulatorios)

2°) Segunda etapa: El Barco amarró en el Puerto de Punta Quilla y se trasladaron por tierra en ambulancias, los heridos más graves de la evacuación, hasta el Aeropuerto. Desde allí en 1 F-28 (configuración camillas) hasta EPO y AER. Esta etapa se cumplió entre 11:00 y 18:00 06 Jun 82 y comprendió la evacuación de 21 Heridos graves en camillas, todos de Ejército.

3. Los inconvenientes que se presentaron en esta etapa fueron los siguientes:

1°) El F-28 de la Armada llegó 4 horas tarde pese a todas las coordinaciones previas realizadas, lo que motivó la congestión de las instalaciones del Aeropuerto con los náufragos ya que estaba previsto embarcarlos directamente desde los helicópteros al avión.

2°) Pese a todas las coordinaciones realizadas Ejército no tuvo en oportunidad, las 200 mantas y los 20 camilleros que se habian comprometido aportar en las reuniones previas de coordinación, por lo que las mantas fueron al barco recién en el tercer vuelo de Helicóptero y se improvisó camilleros con el personal existente en el Aeropuerto.

3°) Hubo una congestión de personal sanitario en el Aeropuerto tanto de Ejército como de Fuerza Aérea que dificultó la operación. Se debe utilizar el personal indispensable, sobre todo teniendo en cuenta las reducidas instalaciones del Aeropuerto y el frío reinante de la zona que dificulta la permanencia a la interperie.

SEGUNDA EVACUACION

4. Esta evacuación se realizó el 13 Jun 82 entre las 06:00 y las 13:00. Se evacuaron 36 Heridos de Ejército (21 camillas y 15 ambulatorios). Se realizó el traslado en ambulancia desde Puerto Punta Quilla donde atracó el Barco Almirante IRIZAR hasta el Aeródromo Santa Cruz y en F-28 desde SCZ hasta EPO y PAL. Se utilizó para la evacuación 2 aviones F-28, 1 en configuración camillas (21 heridos) y otro en configuración PAX (15 Ambulatorios).

5. Los inconvenientes que se presentaron se debieron tambien a que Ejército no tuvo en oportunidad un camión para llevar las camillas vacias desde el avión hasta el Puerto, pese a las reiteradas coordinaciones que se habían realizado con anterioridad. Asimismo se cambió el horario de iniciación de la evacuación (de las 06:00 a las 09:00) sin informarle a Fuerza Aérea que desde las 05:30 hs tenía todos los medios aéreos y terrestres a disposición.

TERCERA EVACUACION

6. Esta evacuación se realizó el 20 Jun 82 entre las 09:00 y las 20:00 hs. Comprendió el traslado de 1.734 personas de las cuales 90 heridos (57 en camillas y 33 ambulatorios) y 1.644 evacuados.

7. La evacuación se realizó desde Puerto Punta Quilla, en donde había atracado el Barco Bahia Paraiso, hasta el Aeropuerto, en ambulancia los 40 heridos en camilla y en Omnibus los ambulatorios y evacuados.

8. Desde el Aeropuerto SCZ se realizó un puente aéreo con CAL con 3 F-28 que realizaron un total de 22 vuelos para los evacuados. Los heridos en camillas y ambulatorios; fueron trasladados a CRV - EPO y PAL en un C-130 configuración camillas.

9. Desde SCZ a EPO se realizó dos vuelos de evacuación con F-28 ARA, 1 F-28 con evacuados y heridos ambulatorios de ésa arma y dos vuelos en Eléctra con evacuados.

10. El total de efectivos evacuados (1.734) se discriminaba de la siguiente forma:

1°) Fuerza Aérea 191.

2°) Armada 478.

3°) Ejército 1065

11. El total de heridos (90) se detalla como sigue:

1°) Fuerza Aérea 4 (1 camilla más 3 ambulatorios)

2°) Armada 34 (16 camillas más 18 ambulatorios)

3°) Ejército 52 (23 camillas más 29 ambulatorios)

12. Los inconvenientes que se presentaron en ésta última evacuación fueron los siguientes:

1°) Saturación de la reducida plataforma del Aeropuerto debido a la gran cantidad de aviones que llegaron a un mismo tiempo, sin previo aviso, lo que obligó a hacer aterrizar algunos aviones en SJU o mantenerlos en la cabecera opuesta de la pista en uso.

2°) Avión Lear que contribuyó a la congestión de la plataforma y el tráfico, con familiares de personal fallecido en MLV, y que no tenían nada que ver con la operación específica.

3°) Como se trató de un requerimiento específico de Ejército ante el CAE, todo se organizó en BUE sin intervención de la FAS, por lo que no se pudo organizar el tráfico de los aviones de acuerdo con la disponibilidad de plataforma, como se había realizado en operaciones anteriores.

4°) El incumplimiento de horarios por parte del F-28 de la Armada congestionó más aún la plataforma y pista, luego de iniciado el puente aéreo con GAL.

COM HUGO GIONI

en completo día
15/16 MAY

Corresponde: INFORME FINAL FAS - BAM SCZ

Cumplimiento of por día a partir 01 may 82 (anexo 3

1 - OF - 101 05 MAY 82
2 IA-58
GATO
12:30
E y R
14:30

2 - OF - 102 05 MAY 82
2 IA-58
GAUCHO
15:30
E y R
17: 30

---

en completo día
15/16 MAY

Corresponde: INFORME FINAL FAS - BAM SCZ

Cumplimiento of por día a partir 01 may 82

3 - OF - 103 12 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
14:00
E y R
18:00

en carpeta día 15/16 MAY

Corresponde;INFORME FINAL FAS - B.A.M. SCZ (anexo 3)

Cumplimiento of por día a partir 01 may 82

4 - OF - 104 13 may 82
TS 60
PLATINO I
14:00
E y R
18:00

5 - OF - 105 13 may 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

7 - OF - 107 14 may 82
1 TS 60
PLATINO II
09:00
E y R
12;00

en carpeta día 15/16 MAY

cºrrespºnde: INFºRME FINAL FAS - BAm SCZ (anexº 3)

Cumplimientº ºf pºr día a partir de 01 may 82

12 - ºF - 112 18 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
09:00
E y R
12:00

14 - OF - 114 18 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
15:00
E y RZ
18:00

en carpeta día 15/16 MAY
23/24 MAY

c°rresp°nde: INFORME FINAL FAS - BAM SCZ (anex° 3)

Cumplimient° °f p°r día a partir 01 may 82

13 - °F - 113 19 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

15 - OF - 115 19 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

16 - OF - 116 20 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

17 - OF - 117 20 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

en carpeta día 23/24 MAY

C°rresp°nde: INFORME FINAL FAS BAM SCZ

Cumplimient° °F p°r día a partir del 01 may 82

18 - OF - 118 21 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

19 - OF - 119 21 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00

20 - OF - 120 22 MAY 82
1 TS 60
PLATINO I
09:00
E y R
12:00

21 - OF - 121 22 MAY 82
1 TS 60
PLATINO II
15:00
E y R
18:00